This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

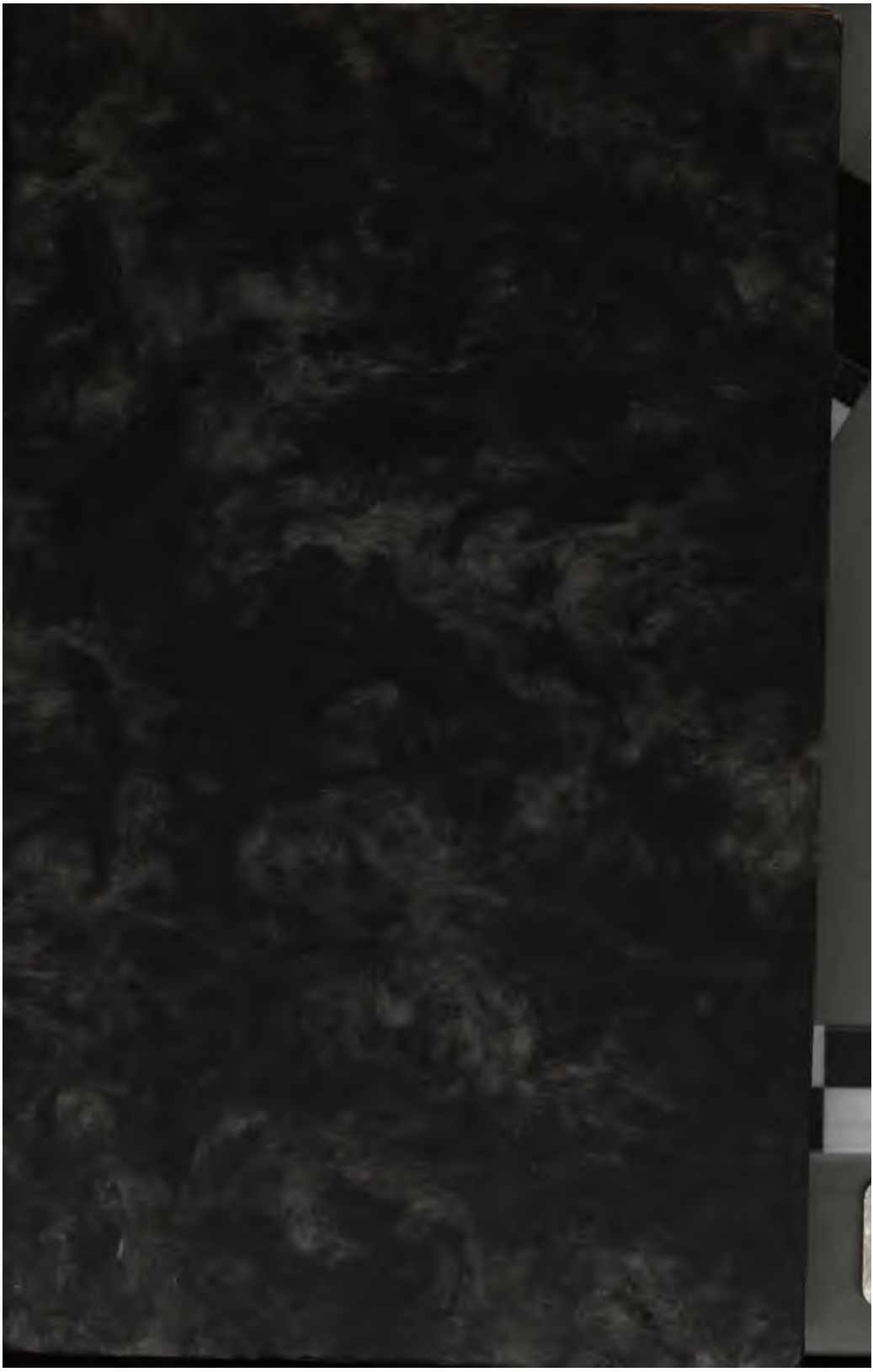
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



Philoſophie des Fahrrads.

Von

Eduard Bertz.

Dresden und Leipzig.
Verlag von Carl Reißner.
1900.

S. SUBOTITS
910.
Pancsova.

Inhalt.

Seite

I. Die Geschichte des Fahrrads und ihre Symbolik. Schnelligkeit und Verbreitung. Kostenpunkt 1

II. Das Rad als Verkehrsmittel. Kriegsdienst. Die soziale Bedeutung des Arbeiter-Fahrrads 13

III. Der Kampf gegen die Entartung der Rasse. Darwin. Nietzsche. Die Leibesübungen 30

IV. Das Rad im Dienste der Volksgesundheit 61

V. Der Rad-Rennsport und die Nachteile der Sport-Leidenschaft 84

VI. Psychologie des Radsports 106

VII. Das Fahrrad und die Frauenfrage. Etwas vom Sportkostüm 135

VIII. Das Rad als Bildungsmittel und Kulturbringer . . . 178

IX. Die Feinde des Fahrrads 196

X. Ein werdendes Recht 224

I.

Die Geſchichte des Fahrrads und ihre Symbolik. Schnelligkeit und Verbreitung. Koſtenpunkt.

Noch waren die Werkzeuge ſehr unvollkommen, mit deren Hilfe die antiken Kulturvölker ihre Herrſchaft über die Natur ausübten, als von den Lippen des Sophokleiſchen Chors ſchon der bewundernde Ruf ertönte: „Nichts iſt gewaltiger als der Menſch!“ Wie würde der griechiſche Dichter erſt ſtaunen, wenn er heut zu ſehen vermöchte, bis zu welchem Umfang dieſe Herrſchaft im Laufe der Jahrtauſende gewachſen iſt. Denn jede neue Erfindung war ein Sieg, der den menſchlichen Machtbereich erweiterte und die rohen Kräfte, die ungebändigt des Menſchen grauſamſte Feinde waren, in ſeine Verbündeten, ja in ſeine gehorſamen Sklaven umwandelte. Faſt könnte es ſcheinen, als habe das Weltgeſetz, dem alle Weſen unterworfen ſind, für den Menſchengeiſt ſeine Gültigkeit verloren, da die Natur ſich in ihm zu einer höheren Lebensform geſteigert hat, indem ſie ihm als ihrem bevorzugten Sohne das Regiment anvertraute. Im erſten Stadium der Entwicklung, wo das Prinzip der natürlichen Zuchtwahl mit urſprünglicher Rückſichtsloſigkeit waltet, werden die Geſchöpfe ganz und gar von den Verhältniſſen beherrſcht: ſie müſſen ſich der Welt anpaſſen,

oder sie verderben. Im zweiten Stadium aber, mit dem die Kultur beginnt, tritt der Mensch, und er allein von allen Erdbewohnern, der Natur wie ein Freier gegenüber. Seine Anpassungsfähigkeit, die sich im Kampf ums Dasein aus dumpfer Sinnlichkeit zu höchster Geistigkeit entwickelte, wurde zum schöpferischen Vermögen, und die Welt, der er sich ehedem angepaßt, die paßt er nun sich selbst an.

Freilich mehren sich mit den Erfolgen auch die Bedürfnisse, niemals endet die Not, und nur in immer erneutem Kampfe lassen die Elemente sich abringen, was wir von ihnen fordern. Das drücken schon die tiefsinnigen Sagen der Alten aus. Bei den Griechen war es Prometheus, der die Flamme vom Himmel stahl, um das Kulturfeuer auf Erden zu entzünden; er versinnbildlicht den ersten Sieg der Menschheit über die Natur. Aber an den Felsen geschmiedet, wo der Adler des Zeus die Leber des Wehrlosen frißt, muß er mit ewiger Qual für seine Vermessenheit büßen, und auch in diesem tragischen Schicksal spiegelt das Los des Menschengeschlechts sich wieder, das, der Unschuld des Naturlebens entrissen, mit der Kultur all' ihre Schmerzen auf sich nahm. In der Genesis werden die Bewohner des Paradieses zwar zur Herrschaft über das Tierreich berufen; die Welt ist ihr eigen; sie sind mit der Natur in Harmonie gesetzt. Doch auch ihnen wird der ewige Lebenskampf auferlegt, als sie aus dem Paradiese vertrieben sind. „Im Schweiße deines Angesichts sollst du dein Brot essen", — dieser Fluch begleitet uns auf die Höhe unserer Errungenschaften, und nichts berechtigt uns zur Überhebung oder zur Rast. Allein eben diese Not, die uns quält, ist es gerade, die uns vorwärts treibt, die uns immer höher führt. Und wenn man auch das Leid und die Thränen der Entbehrung nicht darum segnen mag, weil sie den Antrieb zum Fortschritt

bilden, so gewährt doch diese rastlose Höherentwicklung der gegen die Übermacht der Naturkräfte und des Schicksals kämpfenden Menschen einen erhabenen Anblick, der an den Kampf der Giganten und Titanen gegen die Olympischen erinnert. Zahllose Opfer fallen in diesem Kriege, und zuletzt erliegt auch der Glücklichste dem Gesetz der Vergänglichkeit. Aber über dem gähnenden Abgrund des Todes hängen wir für die kurze Spanne, die uns auf Erden vergönnt ist, unser trauliches Nest auf, das wir uns mit eigener Kraft geschaffen. Gegen die Mächte der Zerstörung, die heimlich nagend oder in tosendem Ungestüm die Welt erfüllen, haben wir es uns erobert, und die Freudigkeit der schaffenden Arbeit erhebt unsere Herzen und versöhnt uns mit dem immer drohenden Schicksal, dem wir ein Lächeln abgewonnen.

Zu den größten und folgenschwersten Triumphen des Menschen gehören unstreitig alle die Mittel, mit deren Hilfe es ihm gelang, seine Kräfte über ihr natürliches Maß zu steigern und dadurch Raum und Zeit zu überwinden. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß spätere Geschlechter das Altertum bis zur Entdeckung der Dampfkraft rechnen und die Eisenbahnen nebst dem elektrischen Telegraphen als die Bahnbrecher des neuen Zeitalters ansehen werden. Denn mit ihnen erst begann der gewaltige Völkerverkehr, der die chinesischen Mauern überschritt, welche es bis dahin auch in Europa gab, und der notwendig nach und nach mit der inneren Annäherung der Nationen den Durchbruch einer politischen Ethik herbeiführen muß, nach welcher die Besten in allen Landen schon lange geschmachtet haben. Bisher stand ja die Politik jenseits von Gut und Böse und schleppte sich hin mit dem ungeheuerlichen Widerspruch, daß das Lebensgesetz der Art, das natürlich menschliche Sittengesetz,

für den größeren Menschenverband, der sich Staat nennt, keine Verbindlichkeit besitzt. Aber wenn einmal die Grenzen des Raumes überbrückt sind, und immer häufiger die Nachbarn sich in herzlichem Einverständnis begegnen, so muß das Gefühl ihrer gemeinsamen Menschenwürde hüben und drüben erstarken, und was heut noch eine kleine Minderheit ist, das muß dann zur überwiegenden Mehrzahl werden, die Scham empfindet über die so lange in Dumpfheit und Verblendung gehegte nationale Barbarei.

Auch das Fahrrad ist eins von den Werkzeugen, vermöge deren der Mensch sowohl sich der Erde wie die Erde sich selbst anpaßt; eine Waffe, mit deren Hilfe er ihre Schranken niederzwingt und ihr Herr wird. Und da es ihn so gut wie die Eisenbahnen, ja besser noch, von Land zu Land trägt, so ist es auch seinerseits ein Apostel des Völkerfriedens.

Schon in der Geschichte des Fahrrads liegt für den „guten Europäer" eine erhebende Symbolik: es ist ein gemeinsames Werk der Kulturmenschheit. An dieser Thatsache kann nicht gerüttelt werden, wenn auch in einzelnen Punkten noch manches der Aufklärung bedarf und die verschiedenen Chronisten sich stark widersprechen. Aus Deutschland stammt die erste Idee der Fortbewegung durch die Muskelkraft des Fahrenden, wiewohl nur vermittelst drehbarer Handkurbeln; aus Deutschland ebenso das Prinzip der zwei hinter einander laufenden Räder, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in Nürnberg an einer Laufmaschine auftauchten. Danach ist es freilich irrig, unseren Drais als den Erfinder des Laufrads zu bezeichnen, und noch viel weniger kommt ihm die Ehre zu, das Fahrrad erfunden zu haben. Doch wurde vielleicht von ihm schon am Laufrad die Balancierfähigkeit des Zweirads erkannt. In Frankreich wurden zuerst von Richard an einem mehrrädrigen Wagen,

dann von Michaux am Zweirad Tretkurbeln angewendet, und wären diese auch wirklich schon im 13. Jahrhundert von Roger Bacon, dem Oxforder Doctor mirabilis, ersonnen worden, so würde dadurch das Verdienst der Franzosen nicht geschmälert werden, das Laufrad in ein Fahrrad verwandelt und Frankreich zum eigentlichen Geburtsland des Radsports gemacht zu haben. Dort entstanden auch die Tangentialspeichen. In England wurde durch Ververs die erste lenkbare Fahrmaschine gebaut, hier wurde das Holz zuerst durch Stahl ersetzt, hier kamen die Kugellager und die Transmissionskette auf. Hier entstand auch das Sicherheitsrad für jedermann, und hier endlich wurde, nachdem der aus Amerika stammende Kissenreifen in Irland von Dunlop durch den Pneumatic ersetzt worden, der Radsport zur lebendigen Wirklichkeit, anderen Völkern zur Nachahmung.

Angesichts dieser Ergebnisse der Forschung sollte man doch den kleinlichen Streit um die Priorität der Erfindung des Fahrrads aufgeben. Nicht von einem Menschen, nicht von einem Volke, sondern durch die Zusammenarbeit der Länder ist es geschaffen. Wenige andere Errungenschaften der Kulturmenschheit erweisen in gleichem Maße die Solidarität der Nationen und zeigen uns so deutlich den Weg, den die Entwicklung der Civilisation uns führen will. Die friedliche Wechselwirkung der Völker, ihr unzerreißbarer Kulturbund ist eine Thatsache, die nichts aus der Welt schafft; und es ist die hohe Aufgabe der Philosophie, in energischem Widerspruch gegen das unheilvolle, um die Wahrheit unbekümmerte Treiben einer kurzsichtigen Interessenpolitik, diese Erkenntnis in das hellste Licht zu rücken, damit der verächtliche und verdammungswürdige Rassenhaß, an dem unsere Zeit noch krankt, immer mehr vom Angesicht der Erde verschwinde. —

Die Entwicklung des Fahrrads hat Thatsachen der Mechanik aufgedeckt, die von den Erfindern nicht in Berechnung gezogen waren. Wie so oft, ist das Glück auch hier dem Genie auf halbem Wege entgegengekommen. Gerade Fachleute, welche die Schwierigkeiten am besten zu würdigen wissen, die es zu überwinden galt, erklären daher auch das Rad ohne Zögern für das Wunder der Neuzeit. Solch' eine ungeahnte Entdeckung war die Balance, die das Zweirad hält, und die noch heut von den Theoretikern mehr beschrieben als eigentlich begründet wird. Solch' eine Entdeckung war ferner die außerordentliche, im Verhältnis zu seiner Schwere von keinem anderen Gefährt erreichte Tragfähigkeit des Rades, die sich erst aus Versuchen und Erfahrungen ergab: sie machte es möglich, das Gewicht des Rades immer mehr zu vermindern, ohne daß es dadurch an Haltbarkeit verlor. Eine solche Entdeckung endlich war die Geschwindigkeit des Rades; denn wenn auch gesteigerte Schnelligkeit der Fortbewegung der Zweck des Draisschen Laufrades und des Michauxschen Velocipeds war, so haben diese Männer doch wohl in ihren kühnsten Träumen nicht erhofft, was heut darin erreicht ist. Bewußt erstrebt wurde sie erst von den späteren Vervollkommnern des Fahrrads. Und eben durch diese, zwar nicht übernatürliche, aber übermenschliche Schnelligkeit hat es seine hohe Wichtigkeit als Verkehrsmittel erlangt.

Die größten Leistungen, die wir kennen, die Weltrecords unserer Sportgrößen, hinter Schrittmachern und Windfängern auf den Rennbahnen erzielt, oder gar der tolle Ritt des Amerikaners Murphy hinter einer Lokomotive, kommen hier freilich nicht in Betracht; denn sie sind bedingt durch künstlich geschaffene Verhältnisse; die praktische Bedeutung fehlt ihnen; sie haben nur den Wert von Kuriositäten. Aber

was ein Radfahrer ohne Schrittmacher auf offener Landstraße zu leisten vermag, das ist von allergrößtem Gewicht; denn darin zeigt sich, wie weit Raum und Zeit von dem Rade überflügelt wird, und an dieser Frage hängt der Nutzen unserer Maschine im täglichen Leben wie ihre segensreiche Hilfe in außergewöhnlichen Schicksalslagen: nicht dem Einzelnen nur vermag sie zu nützen, sie vermag ihn auch in Gefahr und Not zum Retter ganzer Ortschaften zu machen.

Da dient uns denn als bester Wertungsmaßstab der Vergleich zwischen der Schnelligkeit des Fahrrads und derjenigen des Pferdes. Und es hat sich durch vielfältige Versuche herausgestellt, daß der Reiter dem Radfahrer zwar auf kürzere Strecken sehr bedeutend überlegen ist: so schlug z. B. bei einem Rennen über 1400 Meter auf glatter, bergab gehender Landstraße der Reiter den Radfahrer, der mit einer Übersetzung von 104 fuhr, um 200 Meter. Auf größere Strecken aber trägt der Radfahrer stets über den Reiter, auch wenn dieser das beste Rennpferd benutzt, den Sieg davon, und je weiter die Entfernung, um so mehr steigert sich das Verhältnis zu Gunsten des Radlers.

Die Schätzung seiner Leistungsfähigkeit ist natürlich sehr relativ, da es dabei auf die Unterschiede der persönlichen Kräfte und den Körperbau ankommt; doch wird man nicht übertreiben, wenn man annimmt, daß die Schnelligkeit des Radfahrers fünf bis siebenmal größer ist, als die des Fußgängers. Dabei darf man selbstverständlich den Weltrecord von 58,980 Kilometern in der Stunde, den der Franzose Taylor am 11. September 1899 auf der Pariser Prinzenpark-Bahn geschaffen hat, nicht als maßgebend ansehen.

Wie sich aus dem Vorrang des Pferdes auf kürzere und seinem Zurückbleiben auf weitere Strecken ergiebt, beruht die Überlegenheit des Radfahrers ganz besonders auf

ſeiner größeren Ausdauer, und dieſe iſt dadurch bedingt, daß die Benutzung des Rades einen verhältnismäßig geringen Kraftaufwand erfordert. Darin beruht eben das Geheimnis ſeiner Macht und ſeiner Beliebtheit, daß es kaum ermüdet und dem Radler die Fähigkeit verleiht, den Raum gleichſam ſpielend zu überwinden.

So gewaltig alſo iſt die Leiſtungsfähigkeit des Menſchen, wo es auf Geſchwindigkeit ankommt, durch das Fahrrad gewachſen; und da in der menſchlichen Natur, als Urſache ſowohl wie in ſeiner Steigerung als Ergebnis der Entwicklung der Trieb liegt, den Nietzſche als Willen zur Macht definiert hat, ſeine Herrſchaft auszubreiten bis an die äußerſte Grenze ſeines Vermögens, ſo kann es nicht Wunder nehmen, daß dieſe die Kraft vervielfältigende Maſchine ſich in wenigen Jahren die Welt erobert hat. In allen Erdteilen und von allen Raſſen wird ſie benutzt, im Kapland ſo gut wie in Sibirien. Schon blühen in Japan die Damenradfahrklubs, und die Neger in den afrikaniſchen Kolonien übernehmen jetzt unſere abgelegten Räder ſo gern wie unſere alten Cylinderhüte. Selbſt unter ſcheinbar widerſtrebenden Bedingungen wird der Sport gepflegt. In kulturfernen Dörfern, die durch weiche, tiefe Sandwege von der neuen Zeit mehr getrennt, als mit ihr verbunden ſind, ſieht man die jungen Burſchen ihr Stahlröſſlein tummeln; kein Pflaſter ſcheint zu rauh, keine Landſchaft gebirgig genug, um die Sportluſtigen abzuſchrecken.

Am meiſten natürlich huldigt man der Radelei in den großen Städten. Schon 1896 wurde die Zahl der Radfahrer allein in Berlin auf 35000 berechnet, und dieſe Armee iſt noch allenthalben in beſtändigem Wachstum begriffen. Eine lebendige Anſchauung dieſer ungeheuren Verbreitung gewinnt man, wenn man an einem Sonntag zur

Zeit der Baumblüte den Straßenzug beobachtet, der von Berlin nach Werder führt. Eine ununterbrochene Kette von Rädern zieht sich an solchen Tagen in den Vormittagsstunden über eine Strecke von einigen vierzig Kilometern von der Metropole bis zu dem märkischen Inselstädtchen, und wenn abends der ganze Zug mit leuchtenden Laternen den Heimweg antritt, ist es bis tief in die Nacht, als ob eine endlose Prozession riesiger Glühwürmer sich dahinbewege. In einem Aufsatz der Fortnightly Review hieß es 1894, im Jahre 1870 sei das Radfahren eine Tändelei einiger wunderlicher Enthusiasten gewesen, 1880 ein wachsendes Vergnügen des Mittelstandes, 1890 ein nationaler Zeitvertreib; im Jahre 1900 aber werde es höchst wahrscheinlich aus einem Luxus ein notwendiges Bedürfnis geworden sein, und in naher Zukunft werde alles, was gesunde Gliedmaßen besitze, Männer, Frauen, Kinder, so gut über ein Rad verfügen wie über ein Paar Stiefel.

In der That, wir sind auf dem besten Wege zu diesem Ziele; denn beide Geschlechter radeln heutzutage und jedes Alter und jeder Stand, Arbeiter, Bauer und Soldat so gut wie Künstler und Gelehrte, wie Reichskanzler, Kaiser und Könige. Wie das Rad in seinem Ursprung und Wachstum ein gemeinsames Werk der Völker, so ist es in seiner Benutzung ein gemeinsamer Besitz aller Menschen, aller Klassen. Man darf freilich aus dieser Wahrheit keine überschwenglichen Folgerungen ziehen. Der Zar aller Reußen und der radelnde Schneidergeselle sind Sportskollegen, das ist richtig; aber sie besitzen noch manchen anderen unentbehrlichen Gegenstand gemeinsam, ohne daß bisher ein tieferer Zusammenhang daraus abgeleitet wäre. Trotzdem sind es nicht wenige, die in dieser gemeinsamen Sportausübung sich schon vom numerierten Klassenvertreter zum Menschen

durchgefunden und unmerklich allerlei mittelalterliche Vorurteile von sich abgestreift haben. Und wirklich hat die Gemeinsamkeit des Radfahrens etwas Verbindendes; denn sehr lebendige Interessen, Wünsche und Bestrebungen sind es, die sich in jedem Radfahrer entwickeln; er wird durch die Bedürfnisse seines Sports unbewußt zum Mitglied einer großen, weltumfassenden Reformpartei, und es kann gar nicht ausbleiben, daß dabei allerlei Kleinliches von ihm abfällt und allerlei Neues, Befreiendes ihm zuwächst. Durch diese Interessengemeinschaft aber, die ein Band der Sympathie um die ganze radfahrende Welt schlingt, muß sich allerdings nach und nach eine innere Umwandlung vollziehen, so wenig sie auch zunächst noch manchem zum Bewußtsein kommen mag, und dadurch steht das Rad im Dienste des Fortschritts, der Entwicklung zur Humanität, des Friedens und der Freiheit. Und darum ist es auch keineswegs ausgeschlossen, daß zwischen dem Friedensmanifest des Zaren und seiner Zugehörigkeit zu dem großen kosmopolitischen Volk der radfahrenden Leute ein innerer Zusammenhang besteht.

Die Verbreitung des Radsports würde aber noch viel größer sein, wenn nicht die Kosten eines Rades noch immer sehr beträchtlich wären. Für ein gutes Niederrad muß man noch jetzt 275 bis 325 Mark ausgeben, selbst wenn man es bar bezahlt. Die angesehenen Fabriken führen zwar auch billigere Nummern; doch sind deren Zubehörteile, wie Reifen, Sättel, Luftpumpen, Glocken u. dgl., meist minderwertig und müssen bald durch bessere ersetzt werden, wodurch man seines Vorteils wieder verlustig geht. Kauft man aber gar für wenig Geld ein Rad aus einer obskuren Fabrik oder aus Amerika, so muß man auf Schaden und Verdruß ohne Ende gefaßt sein und kann unter Umständen mehr für

Reparaturen ausgeben, als die ganze Karre wert ist. Sachverständige meinen daher, die teuren Räder seien auf die Dauer doch die billigsten. Nun ist es freilich gewiß, daß ein wirklich gutes Rad aus bestem Material hergestellt sein muß und sehr sorgfältige Arbeit erfordert; darum können die Fabrikanten es auch nicht verschenken. Aber eine berechtigte Frage ist es doch, ob die herrschenden Preise nicht viel zu hoch sind und der Zwischenhandel eine weit höhere Steuer bezieht, als ihm eigentlich zukommt? Englische Blätter erklärten schon vor fünf Jahren, es sei gar kein Zweifel, daß der Preis der Fahrräder künstlich auf seiner Höhe erhalten werde und das berechtigte Maß weit übersteige. Schon damals war es deswegen auch in England üblich geworden, einen Rabatt von fünfzehn bis fünfzig Prozent von den Preislisten abzuziehen. Auch Zola, der in seinem Roman „Paris" so viel Gutes über den Radsport zu sagen weiß, hat das Drückende der hohen Preise empfunden; denn die „Lisette", la bicyclette pour tous, die in dem Buche eine so wichtige Rolle spielt, kostet nur 150 Francs, und sie durfte nicht mehr kosten, um das Rad für alle Welt zu werden.

Es ist leider zu gewiß, daß viele, die sich den Besitz eines Rades trotz der großen Ausgabe nicht versagen können, über ihre Verhältnisse hinausgehen und sich dadurch in Sorgen verstricken. Kommt dazu noch die Beteiligung an kostspieligen Vereinen oder auf den Touren eine verführerische Geselligkeit, so kann ein Mann von schwachem Charakter durch das Rad wohl wirtschaftlich ruiniert werden. Am schwersten aber wird es häufig denen, die ihr Rad auf Abzahlung entnehmen, ihren Verpflichtungen gerecht zu werden.

Dennoch ist der Radsport für den, der ihn maßvoll und vernünftig betreibt, kein teures Vergnügen. Hat man

einmal sein Kapital in einem wirklich guten Rade angelegt, so verzinst es sich reichlich. Bei James Starley in Coventry, dem Vater des Niederrrads, steht ein Rover, auf dem ein schottischer Landbriefträger nicht weniger als 70000 englische Meilen, also mehr als viermal den Umkreis des Erdballs zurückgelegt hat, und mit Ausnahme des Preises neuer Pneumatics betrugen die Reparaturkosten der Maschine während ihrer gesamten Gebrauchszeit nur 3 Shillings und 6 Pence. Stead, der dies berichtet, fügt hinzu, der billigste Grünkrämer-Esel fresse in einer Woche mehr, als die Reparaturkosten des Rades in einem ganzen Jahr ausmachen.

Diesen Ausgaben aber stehen noch allerlei Ersparnisse gegenüber. Man raucht nicht, wenn man radelt, man kehrt nicht zu langen Sitzungen in die Bierwirtschaften ein; der Preis eines Sportanzugs beträgt nur ein Viertel oder ein Drittel des Preises guter Straßenkleider, und an Schuhwerk spart man am meisten. Dazu vermindern sich die Reisekosten; denn nur selten noch benutzt man Droschke, Tramway oder Eisenbahn. Und wäre auch das alles nicht, so bliebe doch der positive Gewinn, den der Geschäftsmann durch die Schnelligkeit des Rades, der Erholungsradler durch die gesunde Körperübung erlangt, worüber noch zu sprechen sein wird. Also kann man sagen: das Fahrrad ist eine Wohlthat, und seine Kosten lohnen sich reichlich für den, der die Ausgabe erschwingen kann. Doch gerade darum wäre es zu wünschen, daß diese Kosten sich verminderten, damit mehr und immer mehr auch mit Glücksgütern nur spärlich gesegnete Leute seiner Wohlthat teilhaftig würden.

II.

Das Rad als Verkehrsmittel. Kriegsdienst. Die soziale Bedeutung des Arbeiter-Fahrrads.

Im Laufe der Kulturgeschichte begegnen wir immer wieder der Erscheinung, daß die Entdeckung neuer Wege das Streben der Menschheit auch auf neue, höhere Ziele richtet. Wie dies besonders bei der allmählichen Vervollkommnung der Verkehrsmittel zu Tage tritt, wie der Zweck hier erst durch das Hilfsmittel ungeahnt und fast ungewollt geschaffen wird, das weiß Wundt in seiner „Ethik" sehr interessant zu beleuchten. Zweck und Mittel fördern sich gegenseitig, und in diesem Wechselspiel der Erfolge vollzieht sich eine soziale und internationale Umwälzung, deren letzte Ergebnisse noch gar nicht zu übersehen sind.

So lassen sich auch in der Entwicklung des Radfahrwesens primäre und sekundäre Zwecke unterscheiden. Der erste Zweck des Fahrrads war ohne Zweifel die erleichterte Fortbewegung und die vermehrte Schnelligkeit; es waltete zunächst nur die rein praktische Absicht ob. Aus dem Gebrauche aber ergaben sich die überraschendsten Folgen, die dem Fahrrad neue, von den Erfindern nicht vorhergesehene Aufgaben schufen.

Eigentümlich ist es nun, daß in der Benutzung des

Fahrrads die sekundären Zwecke den primären, ursprünglichen vorausgingen, d. h. daß es zunächst zum Werkzeug des Sports wurde und erst, als es sich in diesem bewährt hatte, allmählich zu seinem eigentlichsten Zwecke verwendet wurde. Der englischen Sportliebhaberei verdanken wir die Erkenntnis des praktischen wie des idealen Wertes des Fahrrads. Ein neues Spielzeug glaubte man gewonnen zu haben; und siehe, es wurde ein Kulturfaktor ersten Ranges.

Gewiß aber würde sich der Radsport niemals so gewaltig ausgebreitet haben ohne den Antrieb, den die Fabrikation und Vervollkommnung des Fahrrads durch den wirtschaftlichen Egoismus empfing. Am wenigsten von eigennützigen Motiven geleitet wurde wohl Dunlop, der irische Tierarzt, der als braver Vater nur für seinen jungen Sohn besorgt war, als er ihm den ersten Luftreifen um das Rad legte. Aber schon Hautsch hat den geschäftlichen Gewinn im Auge gehabt, da er einen seiner Triumphwagen an den schwedischen und einen zweiten an den dänischen Hof verkaufte. Ebenso hat Drais, als er für sein Laufrad durch Reisen und persönliche Vorführungen Propaganda machte, wahrscheinlich nicht nur den Ruhm gesucht. Und Michaux wußte die Erfindung des Velocipeds sehr thatkräftig auszubeuten, bis der Krieg seine Hoffnungen vernichtete und ihm den Ruin brachte. Das Angebot weckte erst die Nachfrage, und es steigerte sich und wuchs in demselben Verhältnis wie die Erkenntnis, daß hier ein neues, sicheres Mittel gefunden war, um das Geld aus der Tasche des lieben Nächsten in die eigene herüberzulocken, ja daß viel, sehr viel an dem Rade zu verdienen sei. Sobald man dies einmal erkannt hatte, wurden ungeheure Kapitalien in die Fahrradfabrikation gesteckt, und da schnell eine mächtige Konkurrenz erwuchs, so wurde auch ein riesiger Reklame-

Apparat in Bewegung gesetzt, um den neuen Sportgegenstand zunächst in Mode zu bringen, und diese verfehlte dann natürlich nicht, ihre werbende Kraft immer weiter nach allen Richtungen auszudehnen. Die Industrie also wirkte in der Entwicklung des Radsports als treibende Ursache, und sie wirkt noch immer fort und wird nicht müde, die Trommel zu rühren, wie dies allein schon das Rennwesen darthun könnte, bei welchem die hervorragendsten Kräfte als Angestellte der Fabriken kämpfen, um die Vorzüge bestimmter Marken zu erweisen.

Andererseits jedoch hat die Fahrradindustrie zahllosen Menschen lohnende Arbeit gegeben und dadurch zur Vermehrung des nationalen Wohlstands beigetragen. Mit dem Wohlstand der Massen aber wächst auch die allgemeine Kultur, und auf ihrer Grundlage veredelt sich das Empfinden, und die Forderung sozialer Gerechtigkeit beginnt in den Herzen zu keimen.

Indessen würde der Nutzen, den die Industrie aus der Fahrrad-Fabrikation zieht, nicht zur Empfehlung des Radsports berechtigen, wenn dieser für die Radfahrer selbst als körperlich oder sittlich schadenbringend erkannt wäre. Sonst müßte man auch den Krieg, den nur die äußerste Not rechtfertigen kann, als einen Segen für die Menschheit erheben, weil durch die Kanonen- und Gewehrfabrikation viele Arbeiter ihren Lebensunterhalt gewinnen. Die Blüte einer Industrie verdient nur dann gepriesen zu werden, wenn diese guten oder zum mindesten nicht schädlichen Zwecken dient. Der industrielle Aufschwung darf nicht Selbstzweck sein, sondern er muß auf einer würdigen Grundlage ruhen. Das ungeheure Wachstum der Fahrrad-Fabrikation wäre also zu beklagen, wenn die Tadler des Rades, die noch lange nicht ausgestorben sind, mit ihren Anklagen recht

hätten. Es können deswegen auch die Industriellen, die Fahrrad-Fabrikanten und -Händler, nicht maßgebend sein, wo es sich um Wertung des Rades vom hygienischen und ethischen Standpunkt handelt, weil sie interessiert und darum parteiisch sind; denn das Selbstinteresse blendet bei den meisten Menschen die Klarheit des objektiven Blickes. Uns liegt es daher ob, das Rad in seinem praktischen Gebrauche zu beobachten; erst da werden wir ein Urteil gewinnen, ob es wirklich und auf allen seinen Wegen als eine wohlthätige Erfindung zu betrachten ist.

Seine Bedeutung als ein unentbehrlicher Bestandteil unseres wirtschaftlichen Lebens wird in das hellste Licht gerückt, sobald wir uns einmal unseren Zustand vorstellen, wie er sein würde, wenn wir das Fahrrad nicht besäßen. Es steigt damit ein Bild der Schwerfälligkeit und Hilflosigkeit vor uns auf, das uns an eine halb mittelalterliche Kulturperiode erinnert; wir müssen an den Kopenhagener in Andersens Märchen denken, den die Galoschen des Glücks in die Tage des Königs Hans zurückversetzten: „Nie hatte er sein Zeitalter erbärmlicher gefunden." So wird es uns begreiflich, daß die Einführung des Fahrrads eine Notwendigkeit war; es erschien als ein Bedürfnis der neuen Zeit, die mit ihm geboren wurde.

Über jedem Zweifel also steht der Wert des Fahrrads als eines zeitersparenden Beförderungsmittels. Die Eisenbahn war ihm vorausgegangen und hatte ihm Bahn gebrochen; aber sie selbst genügte den wechselnden Ansprüchen des modernen Verkehrs nicht mehr, weil sie auf bestimmte Wege wie auf bestimmte Stunden und bestimmte Stationen beschränkt ist; sie gehört nur der Masse, die sich ihr unterordnen und anpassen und ihre Bewegungen nach der Schablone des offiziellen Fahrplans regeln muß. Das Rad

aber unterſteht keinem Fahrplan, es iſt frei. Nicht folgt es dem allgemeinen Geleiſe, ſondern auf tauſend ſelbſtgewählten Pfaden ſchweift es dahin. Zu jeder Stunde, nach allen Himmelsrichtungen führt es ſeinen Reiter. Es dient ganz und gar dem individuellen Bedürfnis; es trägt der unendlichen Vielfältigkeit des menſchlichen Wollens und Strebens Rechnung. Die Perſönlichkeit, die im großen Zuge verſchwand, kommt auf dem Rade wieder zur Geltung. Darum war es die notwendige Ergänzung der Eiſenbahn.

Gute, bequeme Leute, deren heftigſte Leidenſchaft die Ruhe iſt, meinen wohl, es habe ſich beſſer leben laſſen in jenen gemütlichen Tagen, als man noch Zeit in Fülle hatte und die atemloſe Hetzjagd des modernen Großſtadtlebens nicht kannte. Sie begreifen nicht, warum man's heut anders treibt, als ſie es in ihrer fernen Jugend getrieben haben, betrachten dieſes Drängen und Jagen faſt als eine Verſündigung gegen die menſchliche Natur und prophezeien den Untergang der Raſſe, die ihre Nerven im raſtloſen Daſeinskampf zerreibt. Gewiß iſt viel Wahres und Berechtigtes in ihrer Auflehnung gegen den bis zum Äußerſten geſteigerten Kraftaufwand der modernen Menſchen, die ſo ſchnell leben, als ob es ein Wettrennen gälte bis zum Ziele, an dem man erſchöpft zuſammenbricht. Aber das Rad wenigſtens ſollten ſie nicht ſchmähen, das doch, wie wir noch erkennen werden, viel mehr berufen iſt, die Ermatteten wieder aufzurichten, als den Niedergang zu fördern. Und gerade im Erwerbsleben erſchwert es nicht, ſondern erleichtert es dadurch, daß es Zeit und Kraft ſpart, den heißen Kampf; recht als ein Freund und Mitſtreiter kam es den Überhaſteten zu Hilfe. Es wäre auch wirklich abſurd, etwas, das als Spiel und Sport das Entzücken der halben Welt bildet, wie ein neues Folterinſtrument zu beſeufzen, weil es

redlich mitwirkend in Handel und Wandel eingreift und zum Angenehmen das Nützliche gesellt. Denen, die es erprobt haben, stärkt sein Dasein die Zuversicht, daß diese schaffens- und kampffreudige Zeit auch Heilung findet für die Wunden, die sie schlägt.

Indessen dürfte heutzutage kein Einsichtiger mehr den Nutzen bezweifeln, den die Verwendung des Rades im geschäftlichen Leben nach sich zieht. Am wichtigsten ist es natürlich da, wo es auf Schnelligkeit am meisten ankommt, und so hat es vor allem im Telegraphendienst ausgiebige Verwendung gefunden. Ebenso ist es für den Beruf der Landbriefträger von größter Bedeutung. Aber auch andere Behörden rüsten ihre Boten mehr und mehr damit aus; sogar die Polizei gebraucht es hier und da schon zum Meldedienst wie zur Verfolgung. Das letztere freilich besonders zum Zwecke des leidigen Radfahrerfangs, von dem später noch zu reden sein wird. Auch der Feuermeldedienst wird in vielen Orten bereits durch Radler versehen.

Viel mannigfaltiger ist natürlich die Anwendung seitens der bürgerlichen Berufsklassen. Bei den Ärzten ist es bereits sehr beliebt geworden, um sie zu ihren Kranken zu tragen. Der Industrielle, der Handwerker gebraucht das Rad täglich und beständig und vervielfacht durch den Zeitgewinn, den er dabei erzielt, seine Leistungsfähigkeit und die Früchte seiner Thätigkeit. Desgleichen bedient sich der Landwirt seiner, ja man kann sogar schon radelnde Viehtreiber sehen, wie es auch bereits kleine Ackerbesitzer giebt, die ihre Heuernte auf Dreirädern einbringen. Und nicht minder weiß das weibliche Geschlecht es zu nützen; machen doch selbst Scheuerfrauen mit Besen, Schrubber und Eimer auf dem Rade die Runde bei ihrer Kundschaft. Auch die Schuljugend legt den Weg zum Gymnasium, wenn sie in größerer Ent-

fernung wohnt, auf dem Rade zurück, und die Schulbehörden haben ihr zur Aufbewahrung besondere Räume zur Verfügung gestellt. Kurz, es giebt kaum mehr einen Stand, der durch die Hilfe des Fahrrads nicht unterstützt und gefördert werden könnte. Zeit ist Geld, — das alte englische Sprichwort scheint im Velociped seine Verkörperung erlangt zu haben. Es ist ein Erwerbsmittel, eine Waffe im Kampf ums tägliche Brot geworden. Und deswegen ist es erfreulich, daß die Gerichte, obwohl das Verständnis für die Bedeutung des Rades bei den Behörden in anderen Beziehungen noch viel zu wünschen läßt, seine geschäftliche Unentbehrlichkeit erkannt und darum seine Unpfändbarkeit, wo es Berufszwecken dient, erklärt haben.

Doch nicht für den Frieden allein, auch für den Krieg ist das Fahrrad als ein nützliches Werkzeug erkannt worden, und die großen Militärstaaten haben besondere Radfahrertruppen eingerichtet, die für den Melde- und Vorpostendienst sorgfältig ausgebildet, und an welche hohe Anforderungen gestellt werden. Denn unter allen Künsten und Wissenschaften giebt es wohl keine zweite, die so sehr wie die Wissenschaft der Kriegskunst mit der Zeit fortschritte und sich beständig verjüngte und jede neue Erfindung und Entdeckung ihren Zwecken dienstbar machte. Wenn man nun bedenkt, daß das Fahrrad in ganz besonderem Maße ein Werk des Friedens und für den Frieden ist, so kann es zuerst wohl schmerzlich berühren, daß es auch seinerseits von der allgemeinen Militärpflicht nicht ausgenommen sein soll. Indessen, so sehr man die Erhaltung und Ausbreitung des Friedens wünschen mag, darf man sich doch, was den Zeitpunkt der Verwirklichung dieses Wunsches betrifft, keiner optimistischen Täuschung hingeben. Es ist zwar sicher, daß, je mehr die Interessen der Kulturmenschheit durch die Über-

windung der Schranken des Raumes gemeinsame werden, desto mehr auch sich in den Völkern die Friedensliebe steigern und jeder Krieg als eine Schädigung ihrer friedlichen Arbeit gefürchtet werden muß. Aber vorläufig wenigstens hat die Voraussage Buckles in seiner „Geschichte der Civilisation", daß mit der Ausnutzung der Dampfkraft für den Völkerverkehr der militärische Geist schwinden werde, sich noch nicht bewahrheitet, sondern gerade das Gegenteil ist eingetroffen: der Militarismus ist in allen Ländern bis ins Maßlose gewachsen. Und obwohl die Völker sich räumlich näher gerückt sind, ist die gesunde Vernunft in den Massen doch immer noch so schwach entwickelt und der suggestive Einfluß einer zielbewußt geleiteten Presse auf die öffentliche Meinung so groß, daß skrupellose Agitatoren jederzeit reichlichsten Zündstoff finden, wenn sie den Nationalhaß im Dienste einer egoistischen Machtpolitik künstlich schüren. Diese Machtpolitik aber erkennt die Solidarität der Menschheit nicht an, sondern nur das Recht des Stärkeren, den Schwächeren zu unterdrücken und auszubeuten. Solange sie also in der Welt thatsächlich die Herrschaft führt und die Raubtierinstinkte in der menschlichen Gesellschaft noch nicht ausgestorben sind, solange ist auch der Gerechteste und Friedliebendste noch gezwungen, gerüstet zu bleiben; denn er muß erwarten, daß er überfallen und niedergeschlagen wird, sobald er eine Schwäche ahnen läßt. Und so lange muß er auch darauf gefaßt sein, daß er eines Tages zum Kriege herausgefordert wird. Dann aber wird sein Krieg ein gerechter sein. Denn das muß der männliche Mann sich tief ins Herz schreiben, der Mann, der keinem sein Recht nimmt, aber auch sein eigenes sich nicht nehmen läßt: Je ruchloser ein Krieg auf der einen, um so heiliger ist er auf der anderen Seite! Und kein edles Volk wird sich seine Freiheit

von räuberischen Horden entreißen lassen, bis es den letzten Blutstropfen zu ihrer Verteidigung vergossen hat. Und weil dem so ist, darum soll auch dem Kriegsrad seine Ehre nicht geschmälert werden.

Von allen Erscheinungen auf dem Gebiete des Radfahrwesens ist aber die erfreulichste das Arbeiterfahrrad, dessen sozialpolitische Bedeutung gar nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Die allenthalben wahrnehmbare Auffaugung des ländlichen Kleingrundbesitzes durch den Großgrundbesitz, das Überzähligwerden eines großen Teils der ländlichen Arbeiter durch die Einführung landwirtschaftlicher Maschinen, welche die Menschenkraft ersetzen, und die Entwicklung der modernen Industrie mit ihrem riesigen Bedarf an Arbeitskräften und deren besserer Löhnung hat das platte Land immer mehr entvölkert und die ehemaligen Dorfbewohner in den Großstädten und Fabrikzentren zusammengetrieben. Diese Übervölkerung der Städte hat zu der entsetzlichen Wohnungsnot geführt, in welcher die soziale und sittliche Not des Proletariats am sichtbarsten zu Tage tritt. Und sie macht sich nach zwei Richtungen geltend: einerseits in der schlechten Beschaffenheit der Arbeiterwohnungen, andrerseits in ihrem hohen Mietspreise. Der Arbeiter wohnt in den elenden Räumen seiner Mietskaserne verhältnismäßig viel teurer, als die wohlhabenden Klassen in ihren Villen und Palästen, wenn der ihnen zur Verfügung stehende Luftraum in Berechnung gezogen wird. Roscher hat diese Thatsache zu erklären und zu entschuldigen versucht durch die größere Unsicherheit der Kapitalanlage bei Vermietung an Proletarier; Karl Bücher aber trifft wohl die Wahrheit besser, wenn er von einer wucherischen Ausbeutung der Notlage des Proletariats spricht. Allerdings sind auch die ländlichen Wohnungsverhältnisse, insbesondere

auf vielen der großen Güter, häufig genug ganz erbärmlich; aber auf dem Lande stehen die Hütten der Arbeiter wenigstens nicht dicht gedrängt, und bei der Arbeit unter freiem Himmel ist an frischer Luft kein Mangel. In den Großstädten dagegen hat die Spekulation in Mietskasernen und Bauplätzen eine so schwindelhafte Höhe erreicht, daß z. B., wie Friedrich Albert Lange erwähnt, vor nicht ferner Zeit noch ein Zehntel der Berliner Bevölkerung in Kellern wohnte. Und je prachtvoller und komfortabler die vornehmen Stadtteile werden, sagt Karl Jentsch, desto mehr verlumpen die proletarischen, weil die Wirte von Häusern, in die keine „anständigen" Mieter ziehen, für deren Instandhaltung, Sauberkeit und Salubrität nichts thun. Nach den Ergebnissen der Statistik gab es 1880 in Berlin 159639 Personen oder 14 Prozent der Bevölkerung in sogenannten übervölkerten Wohnungen, d. h. in einzimmrigen, welche sechs und mehr, oder in zweizimmrigen, welche zehn und mehr Personen zum Aufenthalt dienten. Solche Wohnungen, die meist schon an und für sich abschreckende, ungesunde Löcher sind, wirken durch die Zusammenpackung so vieler Menschen, junger und alter und beider Geschlechter, nur allzu oft auf Leib und Seele wahrhaft mörderisch. Jentsch citiert den Bericht einer englischen Parlamentskommission von 1842, demzufolge die Zahl der jährlichen Todesfälle unter der Arbeiterbevölkerung, die nur durch Unreinlichkeit und ungesunde Wohnungen verschuldet waren, doppelt so groß ist als der Verlust der Verbündeten bei Waterloo. Und trotz aller Fortschritte der Hygiene ist es gewiß, daß noch immer und alle Tage „Menschenopfer unerhört" das großstädtische Wohnungselend bezahlen. Zu alledem kann aus solchen Massenwohnungen nun und nimmer ein Heim werden, das man liebgewinnt. Die Kinder fliehen hinaus auf die

Straße, wo ſie früh verwahrloſen, der Vater verthut ſeinen Lohn in der Schnapsbutike, die ſeine einzige Erholungsſtätte iſt, und ſo ſinken dieſe elenden Höhlenmenſchen unſerer Civiliſation nur immer tiefer.

Es iſt aber gewiß, daß der leibliche und ſittliche Schaden, der dem Proletariat aus dem Wohnungselend erwächſt, alle Stände der Bevölkerung in Mitleidenſchaft zieht. Ganz abgeſehen davon, daß durch dichtes Beiſammenhauſen die Entſtehung und Verbreitung von Seuchen begünſtigt wird, bedeutet es überhaupt eine Schwächung der Geſamtheit, wenn große Bruchteile des Volkes in frühem Siechtum verderben: in hygieniſcher Beziehung haben Kapital und Arbeit ſolidariſche Intereſſen. Doch in ſittlicher Beziehung nicht minder. Wenn der Arbeiterſtand ein reines, mäßiges Leben führt und die Geſetze achtet, ſo verbreitet ſich nicht nur das Bewußtſein allgemeiner Sicherheit, wie es einem geſunden Gemeinweſen entſpricht, ſondern er ſelbſt gewinnt ein Gefühl ſeiner Würde, das ihn auf eine höhere Stufe hebt und das Kulturniveau der ganzen Nation ſteigert. Und das Gemeinweſen reift dadurch zu innerer Freiheit, bis ſchließlich an die Stelle des Polizeiſtaats der ſittliche Zuſammenhang autonomer Menſchen tritt.

Dies iſt freilich das letzte Ideal, das vielleicht ewig unerreichbar bleiben wird; aber es wäre ſchon ein Gewinn, wenn wir ihm nur um ein Geringes näherrückten. Natürlich liegt es den wohlhabenden Klaſſen ob, dem arbeitenden Volke mehr als auf halbem Wege entgegenzukommen. Eben dies würde ihnen jedoch erleichtert werden, wenn in den unteren Schichten mit der Veredlung ihres Lebens auch das aufrichtige Streben nach Gerechtigkeit wüchſe, welches das eigentliche Kriterium der Sittlichkeit iſt. Zum Teil ohne Zweifel bewirkt der Druck des böſen Gewiſſens, daß die

Besitzenden heutzutage in Angst und Mißtrauen den Proletariern gegenüberstehen. Sie empfinden wohl, daß sie nicht ohne Mitschuld daran sind, wenn diese leiblich verkommen und sittlich verrohen; ihre Gedankenlosigkeit, ihre Selbstsucht hat ja die treuen, rastlos wirkenden Gehilfen am gemeinsamen Kulturwerk zu Sklaven, zu Lasttieren, zu Maschinen erniedrigt. Aber zum andern Teil erwächst ihr Groll gegen das schonungslos vordringende Proletariat doch auch aus der Gewißheit, daß sie nicht die ganze Schuld an jenem Elend tragen, sondern daß der Kampf ums Dasein, der die Starken erhebt und die Schwachen erdrückt, ein Naturgesetz ist, dem auch sie selbst unterworfen sind. Die Bethätigung ethischer Gesinnung kann diesen Kampf wohl mildern; aber ihr Wachstum wird allzu leicht im Keim erstickt, wenn der, dem man helfen möchte, uns als Übelthäter schmäht und jeden Frieden zurückweist. Darum ist also die Vorbedingung sozialer Versöhnung die Ausbreitung ethischer Gesinnung und damit des guten Willens zur Gerechtigkeit auch auf Seiten des Proletariats. Solche Gesinnung aber kann nun und nimmermehr gedeihen in jenen Lasterhöhlen, über deren Thüren geschrieben steht: Laßt alle Hoffnung draußen.

In dem Wohnungselend Wandel zu schaffen, das so grauenvolle Verwüstungen anrichtet, hat nun das Fahrrad begonnen, weil es die Entfernungen verkürzt und den Arbeitern damit die Befreiung aus den scheußlichen Löchern bringt, in denen sie bisher zusammengepfercht waren. Statt an die städtischen Mietskasernen mit ihrer Enge, ihrem Schmutz, ihrer Stickluft und dem täglichen verbitternden Streit aller ihrer unglücklichen und mißmutigen Insassen gebannt zu sein, können sie fortan draußen im Freien, in weitgebauten Vorstädten oder in entfernten Dörfern größere, gesündere und dazu billigere Wohnungen beziehen. Sie

haben nun die freie Wahl und sind nicht länger auf Gnade und Ungnade jenen übelsten Ausgeburten des Kapitalismus überliefert, den Wirten der großstädtischen Arbeiterzinshäuser, die aus dem kümmerlichen Erwerb der Armen ihren Reichtum pressen. Sie können sich ein geräumiges Heim schaffen, an dem sie Freude haben, und in dem die gute Sitte gedeiht; ein Eigenheim, wo es friedlich zugeht und kein zänkischer Wandnachbar die Süßigkeit des Feierabends vergällt. Ihre Kinder können aufwachsen in Licht und Sonne, können sich in den Feldern tummeln und im Umgang mit der Natur ihre Herzenseinfalt bewahren, die in den Höfen und Hinterhäusern so schnell zu Grunde geht. Ja, das Fahrrad bedeutet dem Fabrikarbeiter eine Rückkehr zur Natur, und das heißt Gesundung, heißt Bereicherung des Gemüts, heißt Erneuerung, Erhöhung des Lebens.

Es giebt aber auch Arbeiter, die bereits früher draußen in den Dörfern wohnten: besonders bei den Maurern ist das Land schon längst beliebt gewesen. Diese brauchen nun wenigstens die weiten Wege nicht mehr zu Fuß zurückzulegen; sie ersparen Zeit und Kraft, können des Morgens besser ausschlafen, und die Abendstunden, wo sie sonst todmüde heimkamen, können sie der Erholung, dem Familienleben, ihrer Zeitung oder einem Buche widmen. Gewonnene Muße kann wohl übel angewandt werden; aber sie ist auch die Grundbedingung aller Veredlung.

In den Berichten der preußischen Gewerbeaufsichtsbeamten wurde die sozialpolitische Bedeutung des Fahrrads schon 1897 gewürdigt. Der Gewerberat für den Regierungsbezirk Liegnitz betonte, wie es zur Hebung der wirtschaftlichen und sittlichen Verhältnisse der Arbeiter beitrage. Es werde besonders gern von solchen benutzt, die in der Nähe größerer Städte ein Häuschen und Gartenland ihr eigen

nennen. Durch das Rad sei es ihnen möglich geworden, nach der Arbeit in den Fabriksälen noch eine wohlthätige Beschäftigung auf Land und Feld zu verrichten und die Last der Bewirtschaftung, die sonst auf den Schultern der Frauen allein ruht, diesen zu erleichtern.

Von dem Gewerberat für den Regierungsbezirk Hildesheim und Lüneburg wurde besonders hervorgehoben, daß den Arbeitern von einer Göttinger Firma Räder zu ausnahmsweise billigen Preisen geliefert wurden, um ihre Wohnungsverhältnisse zu bessern. Diesem vortrefflichen Beispiel sind seither viele private und staatliche Betriebe in Deutschland gefolgt, z. B. auch die Direktion der königlichen Artillerie-Werkstatt in Spandau, und das Gleiche wird aus England berichtet. Und in der That ist es ja sehr wünschenswert, den Arbeitern die große Ausgabe zu erleichtern. Im übrigen aber ist das Rad auch für sie das billigste regelmäßige Beförderungsmittel, sowohl direkt, weil es ihnen die Eisenbahn erspart, wie noch viel mehr indirekt durch den sonstigen Gewinn.

Es ist auch wichtig, daß das Verlangen nach einem Rade schon die Arbeiterjugend anregt, zu sparen und zurückzulegen. Damit beginnen bereits die Lehrlinge, ja mitunter sogar die Dorfschuljungen, die in den Wirtsgärten Kegel aufstellen, um ihren Verdienst für den Ankauf eines Fahrrads, dessen Besitz ja heutzutage der sehnlichste Wunsch jedes Knaben ist, zusammenzusparen.

Hochenegg weist ferner darauf hin, daß das Fahrrad dem Arbeiter gestattet, in der Mittagspause nach Hause zu fahren und dort sein Mahl im Kreise der Seinen einzunehmen, statt es auf der Straße öffentlich hinunterschlucken zu müssen. Seine Frau sei nicht mehr genötigt, eine erkaltete Mahlzeit weit her zu tragen, und sie erspare selbst viel Zeit,

die sie ihrem Haushalt und ihren Kindern widmen könne. Das kann natürlich nur für die Arbeiter gelten, die in der Stadt selbst oder in den näheren Vorstädten wohnen, da ihre Mittagspause wohl überall nur eine Stunde dauert. Besser ist es jedenfalls, wenn sie aufs Land hinausziehen. Sie müssen dann eben die warme Hauptmahlzeit bis zum Abend aufschieben. Das Fahrrad hat überhaupt den Beruf, die allzu dicht zusammengedrängten Menschen wieder vernunftgemäß über das Land zu verteilen.

Wenn das Arbeiterfahrrad nach alledem eine hohe soziale Mission erfüllt, so darf man es gleichwohl nicht als das Universalheilmittel für alle Schäden der Zeit betrachten. In dem englischen Supplement der Zeitschrift „Spiel und Sport" war aus einem englischen Blatte ein Stück der Rede abgedruckt, die Prof. Delbrück am Eröffnungs-Abend des zehnten evangelisch-sozialen Kongresses in Kiel gehalten hat. Sie fehlt leider in der offiziellen Ausgabe der „Verhandlungen". Darin heißt es: „Ich kann Ihnen jetzt mitteilen, daß in meinen Augen die soziale Frage gelöst ist . . . Die Zukunft des Volkes liegt im Velociped." Hat der Redner sich wirklich so geäußert, so ist er ein außerordentlicher Optimist. Ganz so leicht wird die große Aufgabe des neuen Jahrhunderts uns wohl nicht gemacht werden. Aber wenn uns eine friedliche soziale Höherentwicklung vergönnt sein sollte, so darf die Einführung des Arbeiterfahrrads wenigstens als eine Stufe in ihr betrachtet werden, ja das Arbeiterfahrrad vermehrt unsere Hoffnung, daß diese Entwicklung sich auch weiter in ruhiger und gesetzmäßiger Stufenfolge vollziehen wird. —

Da wir das Fahrrad als Verkehrsmittel betrachten, mag auch ein flüchtiger Blick auf das Automobil geworfen werden, dem auf seinem besonderen Gebiet zweifellos

noch ungeheure Erfolge bevorstehen. Die durch Benzin oder Elektrizität getriebenen Motoren halten zwischen Fahrrad und Lokomotive die Mitte, insofern sie, wie die Motortandems, auch getreten werden oder, wie die Motordreiräder, wenigstens getreten werden können. Sie gehören dagegen ganz der Klasse der Lokomotiven an, wenn sie nur Automobile sind. Als solche bedeuten sie lediglich eine Verpflanzung der Lokomotive auf die Chaussee, ihre Befreiung von dem vorgeschriebenen Schienengeleise, die Vervielfältigung der Wege für den Dampfwagen, seine Begabung mit annähernder Universalität der Zielrichtungen. Die Automobile sind mithin eine Ausbildung, Weiterbildung der Idee der Lokomotive und wären wahrscheinlich auch ohne den Vorgang des Fahrrads erfunden worden.

Welche Wichtigkeit sie als Transport- und Verkehrsmittel besitzen, erkennen wir, wenn wir ihre rasende Geschwindigkeit, die von menschlicher Kraft ganz unabhängig ist, beobachten und dazu ihre Fähigkeit, große Lasten zu schleppen, in Betracht ziehen. Da aber ein Motordreirad etwa 1600 Mark, ein größerer Motorwagen ungefähr 4000 Mark kostet, so ist nicht daran zu denken, daß sie das Fahrrad aus dem öffentlichen Verkehr verdrängen werden. Doch ist es vielleicht nicht ausgeschlossen, daß Selbstfahrer bei einiger Verbilligung später einmal die Fahrräder hier und da ersetzen werden, wo diese nur zur schnellen Beförderung dienen, ohne daß dabei auf die persönliche Muskelübung Wert gelegt wird. So könnten z. B. Arbeiter, die zusammen ein Dorf bewohnen, sich zum gemeinsamen Erwerb eines Motoromnibus zusammenthun; man kann sich vorstellen, daß ein solcher, der ein Dutzend Personen befördern könnte, nicht wesentlich teurer zu stehen kommen würde, als ein Dutzend Zweiräder. Mit einem solchen Omnibus könnten die Arbeiter

ihr Ziel noch müheloſer erreichen, als heutzutage mit ihrem Rade, und dieſe Krafterſparung würde für ſie jedenfalls ſchwer ins Gewicht fallen, da ihnen die übrigen Vorteile des Rades dabei nicht verloren gingen.

Wo aber der Einzelne ſeine eigenen Wege gehen will, wird das koſtſpielige Automobil dem verhältnismäßig billigen Rade den Rang nur in ſeltenen Fällen ablaufen. Und wo gar das Rad zugleich oder hauptſächlich dem Geſundheitsſport dient, da ſpielt das Automobil überhaupt keine Rolle, und deswegen haben wir uns mit dem letzteren in dieſem Buche auch nicht weiter zu beſchäftigen.

III.

Der Kampf gegen die Entartung der Raſſe.

Darwin. Nietzſche.

Die Leibesübungen.

Indem das Fahrrad die Kräfte des Menſchen über ihr natürliches Maß ſteigerte und die Feſſeln lockerte, mit denen ſeine Abhängigkeit von Raum und Zeit ihn gebunden hält, wurde es ihm auf induſtriellem und ſozialem Gebiet ein mächtiger Gehilfe, wurde es ſein Mitarbeiter am Ausbau der Kultur. Aber die Segnungen dieſer Kultur muß er durch ſchwere Opfer erkaufen; je höher auf der einen Seite ſein Gewinn, um ſo größer auf der anderen der Verluſt. Und ſchon beginnt er ſich ſorgenvoll zu fragen, ob die gebändigte Natur ihn nicht in heimlicher Empörung durch ſein eigenes ſtolzes Werk langſam erdrücken will.

Das neunzehnte Jahrhundert brachte uns als die größte ſeiner Gaben die Grundlage einer wiſſenſchaftlichen Weltanſchauung; wir gewannen durch Darwins Forſchungen die Erkenntnis, welches die wichtigſte Urſache der Entwicklung der Lebeweſen iſt. Der Titel ſeines grundlegenden Buches giebt uns auch den Inhalt ſeiner Theorie; er lautet: „Über die Entſtehung der Arten durch natürliche Zuchtwahl, oder die Erhaltung der begünſtigten Raſſen im Kampfe

ums Dasein.“ Dies bedeutet, daß in der Natur zwischen den Individuen und den Arten von Anbeginn ein beständiger Wettbewerb um die Lebensbedingungen geherrscht hat und noch heute herrscht, und daß dabei die Untauglichen, nämlich die Schwachen und Verkrüppelten, immerfort ausgemerzt und an der Fortpflanzung verhindert werden, die Tauglichen dagegen, d. h. die Kräftigen und Anpassungsfähigen, erhalten bleiben und die Art weiterzeugen, die sich dadurch vervollkommnet. Wenn aber der Wettbewerb, durch den die natürliche Zuchtwahl sich vollzieht, aus irgend einem Grunde aufhört, so vermehren sich die Untauglichen, vermischen sich mit den Tauglichen, die Art wird dadurch verschlechtert, und schließlich wird sie aufgerieben.

In dem späteren Buche über „die Abstammung des Menschen“ gelangt Darwin dann zu dem Ergebnis, daß im Kulturzustande die natürliche Zuchtwahl nur noch in abgeschwächter Form nachwirkt. Es werde von der civilisierten Menschheit das Möglichste gethan, um die Ausmerzung der Untauglichen zu verhindern. „Wir bauen Asyle für die Geistesschwachen, die Krüppel und die Kranken; wir schaffen eine gesetzliche Armenpflege; und unsere Ärzte bethätigen ihre ganze Kunst, um jedermanns Leben bis zum letzten Augenblick zu erhalten. Mit Fug darf man annehmen, daß die Impfung Tausende bewahrt hat, die ehemals infolge ihrer Schwächlichkeit den Pocken erlegen wären. Und so kommt es, daß nun die schwachen Mitglieder der civilisierten Gesellschaftsverbände ihre Art fortpflanzen. Niemand, der sich mit Haustierzucht abgegeben hat, wird daran zweifeln, daß dies für die menschliche Rasse überaus nachteilig sein muß.“

Außer der Humanität wirken aber nach Darwin im Kulturleben noch andere Ursachen zusammen, um die Ent-

artung der Raſſe zu beſchleunigen. Als eine der ſchlimmſten betrachtet er die Tendenz der zügelloſen, verkommenen und oftmals laſterhaften Individuen, ſich in ſchnellerem Verhältnis zu vermehren als die Vorſorglichen und Tugendhaften. Auf dieſe Weiſe, meint er, müſſe in dem ewigen Kampf ums Daſein zuletzt die minderwertige und weniger begünſtigte Raſſe die Oberhand gewinnen, und zwar nicht vermöge ihrer guten, ſondern vermöge ihrer ſchlechten Eigenſchaften. Einen ſchwachen Troſt findet er zwar in einer Anzahl von Gegenwirkungen, die in der Geſellſchaft thätig ſind; aber er hat doch kein rechtes Vertrauen, daß ſie ſich ſtark genug erweiſen werden, um die unverhältnismäßig ſchnelle Fortpflanzung der Minderwertigen zu verhindern. Und wenn ſie das nicht vermögen, ſo werde die Nation zurückgehen, wie es ſich zu oft in der Weltgeſchichte ereignet habe. Der Fortſchritt ſei keine unveränderliche Regel.

Daß es ſich bei alledem nicht nur um Theorien handelt, ſondern daß ein phyſiſcher Niedergang ſchon jetzt bei den modernen Völkern nachweisbar iſt, beſtätigen uns Ärzte und Statiſtiker, und wir wiſſen es auch ohne deren Zeugnis, weil wir die Thatſachen beſtändig vor Augen haben. Am bezeichnendſten iſt es vielleicht, daß eine umfangreiche Gruppe in der jüngſten Litteratur ſich mit ihrer Decadence ſogar brüſtet, als ob krankhafte Überempfindlichkeit des Nervenſyſtems das Merkmal einer edleren Raſſe wäre. Dabei wird kaum zu leugnen ſein, daß die Entartung in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ſich mit geſteigerter Schnelligkeit ausgebreitet hat.

Allein in noch höherem Maße als die Beſchränkung des wohlthätigen Einfluſſes der natürlichen Zuchtwahl trägt hieran eine Ausartung nach dem entgegengeſetzten Extrem die Schuld, nämlich das Übermaß der Anforderungen, die durch den modernen Induſtrialismus und die immer zu-

nehmende Übervölkerung an die Leiſtungsfähigkeit der Menſchen geſtellt werden. Es hat ſich eine Form des Kampfes ums Daſein herausgebildet, die als eine beſtändige und allgemeine Sünde gegen die Natur anzuſehen iſt. Der moderne Menſch lebt über ſein körperliches Vermögen, er verzehrt ſich vorzeitig, indem er, wie das engliſche Sprichwort ſagt, die Kerze an beiden Enden zugleich brennt, und das Ergebnis iſt ſeine eigene Schwächung wie eine geſchwächte Nachkommenſchaft. Schon in früher Jugend beginnt das Verderben, bei den Wohlhabenden durch Arbeitsüberbürdung ſeitens der Schule, im Arbeiterſtande durch Heranziehung der Kinder zum Broterwerb; und dabei bringen die armen Opfer hier wie dort das Erbteil der Entartung ſchon mit auf die Welt.

Zweifellos iſt alſo der Wettbewerb der Individuen, den das humane Zeitalter auf hygieniſchem Gebiet ſo ſehr gemildert hat, im Handel und Wandel der civiliſierten Nationen nicht nur nicht erloſchen, ſondern heftiger und erbitterter entbrannt als je zuvor, und man könnte faſt auf den Gedanken kommen, daß ſich hier ein Ausgleich vollziehe und die Natur trotz aller Kulturſchranken ihren Weg zu finden wiſſe. Allein zum Unglück iſt das Ergebnis in beiden Fällen verderblich.

Ein Fataliſt könnte nun achſelzuckend ſagen, man müſſe dem Schickſal ſeinen Lauf laſſen. Wenn die Raſſe daran zu Grunde geht, daß ſie den Kampf ums Daſein auf der einen Seite abgeſchafft und auf der anderen ihn bis zur Unnatur übertrieben hat, ſo war ſie eben nicht tauglich, und es werden Tauglichere kommen, die ihren Platz einnehmen, Slaven oder Mongolen. Wer hätte das Recht, ſich zu beklagen, wo ein ewiges Weltgeſetz waltet?

Doch ſo widerſtandslos werden wir die Waffen nicht

ſtrecken; denn wir ſind kein Naturvolk mehr, das ſeinen blinden Inſtinkten folgt und ſich den übermächtigen Elementen zitternd beugt, ſondern in vieltauſendjähriger Entwicklung iſt die Natur in uns ſehend geworden, und die menſchliche Intelligenz, als die höchſte Steigerung und Vollendung der Naturkraft, iſt zur Herrſchaft gelangt und leitet die Elemente mit bewußtem Willen, ſetzt ihnen Zwecke und Ziele und erfüllt das vernunftloſe Chaos mit einer ſittlichen Ordnung. Auf dieſer Höhe kann uns auch die Erkenntnis aufgehen, daß der Wettbewerb, der ſich in ſeiner ſelbſtgeſchaffenen Kultur über alle Gebote der Natur hinwegſetzt, nicht mehr menſchlich, daß er alſo nicht die natürliche, ſondern die widernatürliche Zuchtwahl iſt. Und dann wird der Menſch wieder Fühlung ſuchen mit der Natur.

In der That, Rückkehr zur Natur, das iſt wieder die Loſung des Tages geworden, wie es die des achtzehnten Jahrhunderts war, und wenn wir das Problem heutzutage mit beſcheideneren Anſprüchen, aber auch in wirklichkeitsgemäßerem Sinne anfaſſen, als es Rouſſeau that, ſo erkennen wir dieſem doch das Verdienſt zu, daß er das Übel, an dem wir kranken, ſchon mit klarem Blick ergründet, daß er die Kur, die uns immer wieder notthut, geahnt und nur allzu große Doſen von ſeiner Arznei uns verſchrieben, daß er für ſeine wie für unſere Zeit eine bedeutſame Sendung erfüllt hat.

Das Evangelium, das Rouſſeau im achtzehnten Jahrhundert verkündete, wiederholte Friedrich Nietzſche im letzten Drittel des neunzehnten, wenn auch mit anderer Deutung und auf der Grundlage einer inzwiſchen gewaltig fortgeſchrittenen Wiſſenſchaft. Nicht minder wandelt Tolſtoi auf Rouſſeaus Bahnen, und er ſteht dieſem in ſeinem Glauben an die urſprüngliche Güte und die Gleichheit aller Menſchen

ſogar noch viel näher; aber eben darum tritt er, ſoviel Beherzigenswertes und Geſundes ſeine Lehre auch im einzelnen enthält, in Widerſpruch mit den Denkergebniſſen der folgerichtigen Empiriker unſerer Zeit; er verliert in ſeinem extremen Spiritualismus den Boden der Erfahrung unter den Füßen, und ſtatt zur Natur, gelangt er zur Unnatur. Nietzſche dagegen, deſſen überſtarker poetiſcher Trieb freilich am Ende auch zu philoſophiſcher Entgleiſung führt, muß zunächſt doch als ſelbſtändiger Fortbildner der modernen Forſchung betrachtet werden. Er iſt der erſte große Ethiker des Darwinismus, den Deutſchland hervorgebracht hat, und deswegen müſſen wir zuſehen, welche Heilsbotſchaft er uns bringt.

Worin ſich Nietzſche von allen früheren Darwiniſten unterſcheidet, das iſt die grelle Beleuchtung, in die er die bedrohlichen Konſequenzen des Entwicklungsgeſetzes rückt, die Darwin ſelbſt nur geſtreift hatte, nämlich die Thatſache der Raſſenentartung unter dem Einfluß der Kultur; und weiter iſt es die Folgerung, die er aus dieſer Thatſache zieht, und auf der er ſein Syſtem aufbaut: daß die Entwicklung umkehren muß, damit die durch die Kultur außer Thätigkeit geſetzte natürliche Zuchtwahl wieder wirkſam werde wie im Zuſtande der Barbarei und in gerader Linie höheren Menſchheitsbildungen zuſtrebe. Alles, was diejenige Entwicklung hemmt und aus der Bahn leitet, die er für die allein würdige hält, ſoll alſo beſeitigt, der Naturgang ſoll korrigiert, es ſoll durch den Menſchen gleichſam eine neue Schöpfungsperiode eingeleitet werden. Nietzſche iſt von Grund aus revolutionär; er hat das Entwicklungsgeſetz gegen ſich ſelbſt gekehrt.

Gerade auf Grund dieſes ſtändig und überall fortwirkenden Entwicklungsgeſetzes muß die beſonnene Philoſophie

ihm widersprechen. Instinkte, die in vielen Jahrtausenden geworden sind, lassen sich nicht mehr willkürlich hinwegschaffen; sie vererben sich weiter und werden immer wieder auftauchen. Aber bewundernswert bleibt die grandiose Kühnheit in seinem Ideenflug, und begreiflich ist der hinreißende Einfluß, der den Zug der modernen Jugend an seine Fersen geheftet hat. Denn wo wäre der ungestüme Lebensdrang, den er den Willen zur Macht nennt, daheim, wenn nicht in jugendlichen Herzen? Und wer ließe sich lieber als sie überreden, daß es nur auf einen beherzten Entschluß ankommt, um den Niedergang in einen Aufschwung zu verwandeln? Das hatte ja vor Nietzsche kein Darwinist vermocht. Steht doch Herbert Spencer, der ganz empirische und darum der eigentliche Philosoph der Entwicklung, der zweifellos ein weit zuverlässigerer Führer als Nietzsche ist und die Wissenschaft im positiven Sinne viel mehr gefördert hat, den Thatsachen der Entartung ratlos gegenüber. „Die Masse der geschwächten Menschheit, die in Behandlung zu nehmen wäre (er meint: durch Verhinderung ihrer Fortpflanzung), ist so groß, um einen zur Verzweiflung zu bringen: das Problem scheint unlösbar", sagt er im zweiten Bande seiner Principles of Ethics. Die unerfahrene Jugend aber folgt lieber dem, der ihr Zeichen und Wunder verspricht.

Wenn die Mitleidsmoral der modernen Kulturwelt sich durch Thaten und öffentliche Einrichtungen äußert, die zwar das Leiden der Einzelnen zeitweilig lindern, aber auf die Dauer dem Ganzen verderblich werden, so ist es eine logische Schlußfolgerung, daß man mit ihr brechen, daß man wieder hart werden und zum grausamen Egoismus des Wilden zurückkehren muß, damit das durch künstliche Mittel am Leben erhaltene Geschlecht miserabler Schwächlinge vom

Erdboden verſchwinde. Das iſt Nietzſches Gedankengang. Und ganz gewiß könnte man die Raſſe phyſiſch verbeſſern, wenn man die Armen- und Krankenpflege abſchaffte, ſchwächliche Kinder erſäufte wie junge Katzen und die erblich Belaſteten in Iſolierzellen ſperrte, ſo daß ſie ihre Art nicht mehr fortzupflanzen vermöchten. Die eine der Konſequenzen des Darwinismus würde damit ſicherlich erfüllt. Aber ſie würde es nur im Widerſpruch mit einer anderen, die ſich noch viel mächtiger und unmittelbarer geltend macht, die nicht erſt durch einen logiſchen Prozeß gewonnen wird, ſondern als Thatſache und vorhandenes Entwicklungsergebnis das ältere Recht beſitzt. Eine Umwandlung des ethiſchen Wertungsmaßſtabes, wie Nietzſche ſie fordert, hängt nicht vom Willen ab; denn die Mitleidsmoral, die wir abſchwören ſollen, beruht auf einem ererbten Inſtinkt, der, wie Darwin uns lehrt, natürlich geworden iſt und das Mittel zur Höherentwicklung der Raſſe, zur Menſchwerdung war, und der jetzt unſer eigentliches Weſen ausmacht. Ihn aufgeben, hieße das Hauptergebnis des Darwinſchen Geſetzes vernichten, um eine unerfreuliche Begleiterſcheinung desſelben aus der Welt zu ſchaffen; es hieße kurieren wie Doktor Eiſenbart. Die Ethik iſt eben durch die Darwiniſtiſche Erkenntnis in einen furchtbaren Konflikt mit ſich ſelbſt geraten, und es iſt nicht zu erwarten, daß deſſen Löſung jemals auf anderem Wege, als durch beiderſeitige Kompromiſſe, möglich ſein wird. Nietzſche verſieht es, indem er zu einſeitig nur die eine Gedankenreihe ausbildet.

Das Zarathuſtra-Buch, in welchem Nietzſches Theorie ihre extremſte Form angenommen hat, iſt indeſſen nur eine allegoriſche Dichtung, und man wird den Grundgedanken weniger unerhört finden, wenn man ſich erinnert, wie ſchon lange vor Darwin die Geſetzgebung verſchiedener, auch

deutſcher, Staaten der Proletariſierung der Maſſen, alſo ihrer Entartung, durch Ehehinderniſſe vorzubeugen geſucht hat. Ebenſo entſpricht das Verbot der Bettelei mit ſeinen vortrefflichen volkspädagogiſchen Zielen durchaus Nietzſches Darwiniſtiſchem Ideenkreiſe. Männer von reinſtem Erkenntnistriebe und warmherzige Vaterlandsfreunde, wie Malthus, deſſen Bevölkerungsgeſetz ſo ſtarken Einfluß auf die Entſtehung der Darwinſchen Deſcendenztheorie ausgeübt hat, und Juſtus Möſer, der Verfaſſer der „Patriotiſchen Phantaſien", ja ſogar bereits der heilige Vincentius von Paula, waren in gewiſſem Sinne Vorläufer Nietzſches. Es iſt alſo wahrlich kein niedriges ethiſches Ideal, dem Nietzſche nachſtrebt. Alles verkrüppelte Weſen aus der Welt ſchaffen, damit die Starken von ihr Beſitz nehmen und das Herrlichſte, was in ihr liegt, herausarbeiten können, — das iſt eine gewaltige, das iſt eine heroiſche Idee, — nur eben, bis zu ihrer äußerſten Konſequenz getrieben, eine Idee für Übermenſchen, und wir ſind Menſchen. Doch bleibt immerhin noch genug, was auch Menſchen ſich zu Herzen nehmen ſollten.

Einer Neugeſtaltung unſeres ſozialen Lebens bedarf es aber, um die andere, nicht weniger verderbliche Urſache unſerer Entartung, den Konkurrenzkampf, der die beſten Kräfte frühzeitig aufreibt, auf ein natürliches Maß zurückzuführen. Wenn nicht an ſeiner wirtſchaftlichen und ethiſchen Haltloſigkeit: an dem phyſiſchen Unvermögen der Raſſe, es auf die Dauer zu ertragen, wird das kapitaliſtiſche Syſtem, das jetzt die Welt beherrſcht, ſicher zu Grunde gehen.

Doch darauf können wir nicht warten, und inzwiſchen dürfen wir kein Mittel unbenutzt laſſen, das den zerſetzenden Einflüſſen entgegenzuwirken vermag, die von der Abſchwächung der natürlichen Zuchtwahl einerſeits und von

der wahnſinnigen Überſpannung des allgemeinen Wettbewerbs andrerſeits ausgehen. Wir müſſen der raſtloſen Hetzjagd, ſelbſt mit Opfern, die Muße abringen, die zu einer rationellen Körperpflege gehört, — für uns ſelbſt, damit unſere Sinne aufnahmefähig bleiben für all' das Hohe und Schöne und Köſtliche, was das Leben zu bieten hat: das iſt unſer Recht; und für das Ganze und die kommende Zeit, damit unſer Geſchlecht immer mehr Macht gewinne, die feindlichen Lebensgewalten zu bändigen: das iſt unſere Pflicht. Für unſere Geſundheit ſorgen, das gehört nach Herbert Spencer zur Ethik.

Und da iſt es vor allem tüchtige Leibesübung, was uns notthut. Wenn ſie allein auch zur Regeneration der Raſſe nicht genügen wird, und noch weniger zur Löſung der ſozialen Frage, ſo kann ſie doch den Rückgang aufhalten, bis die übrigen Bedingungen reif geworden ſind. In ſinkenden Zeiten finden wir ſtets, daß die Menſchen zu weichlich wurden, um ihre Kräfte durch angeſtrengte Bewegung zu ſtählen. So mußte der jüngere Perikles nach Xenophons Erzählung dem warnenden Sokrates zugeben, daß die Athener dahin gelangt ſeien, ſowohl ſelbſt die Kräftigung des Körpers zu vernachläſſigen wie auch diejenigen zu verlachen, welche ſich darauf legten: das war damals, als die griechiſche Freiheit ihrem Untergang zutrieb. Und ſo ſchrieb ein Jahrhundert nach dem Sturz der römiſchen Republik der Stoiker Epiktet in der Verblendung ſeines einſeitigen Spiritualismus, es zeuge von gemeinem Sinn, viel Zeit auf Leibesübungen zu verwenden, ein Beweis, wie ſehr ſelbſt die edelſte Philoſophie des ſcheidenden Altertums die Forderungen der Natur mißachtete: kein Wunder alſo, daß ſie unfähig war, den Verfall zu hemmen. Das ſind Beiſpiele, die uns zu denken geben, und deren Lehre wir beherzigen werden, wenn wir

nicht gewillt sind, uns kampflos hinwegschwemmen zu lassen, sondern der Verpflichtung eingedenk, die wir gegen unsere Nachkommen haben, ihnen ein unverkürztes Erbe an Kraft und Gesundheit zu hinterlassen.

Dies vor allem ist der hohe ethische Sinn in der Zarathustra-Philosophie, daß wir für das Gedeihen der kommenden Geschlechter verantwortlich sind; unserer Kinder Land soll das Ziel unseres Wirkens sein. Den Weg zu diesem Ziele, den Nietzsche uns führen will, finden wir ungangbar; wir können, wie Darwin sagt, nicht auf die edelste Eigenschaft unseres Wesens verzichten. Und wenn wir es selbst wollten, um noch Edleres dafür einzutauschen, so stünde dem Willen doch die Übermacht der Thatsachen entgegen: im sozialen Verband sind die Schwachen stark, und ihr natürlicher Egoismus wird niemals zulassen, daß sie ihre gegenwärtigen Interessen dem Heil einer künftigen Menschheit zum Opfer bringen. Eben deswegen aber haben wir um so mehr Ursache, uns an die einfachen und gesunden Kräftigungsmittel zu halten, die unsere Zeit uns bietet. Die Rückkehr zur Natur, wie Rousseau, Tolstoi und Nietzsche sie fordern, ist Abkehr von der Kultur, ist romantisch und reaktionär. Wir können ihnen nicht folgen, weil alle gesunde Entwicklung vorwärts und nicht rückwärts weist; Rückschritt ist immer Verfall. Aber innerhalb der Kultur können wir uns die Natur wiedergewinnen; wir können versuchen, das Unnatürliche aus unserem Leben zu verbannen; wir können uns bekehren von unseren Sünden gegen die Natur und dadurch auch unsere Kultur selbst heben. Denn eine Kultur, die auf der Unnatur aufgebaut ist, ist immer ungesund und steht noch auf einer niedrigen Stufe. Vernunftgemäße Gesundheitspflege also, in deren Mittelpunkt die kräftige Leibes-

übung ſteht, iſt das, was wir der drohenden Entartung entgegenzuſetzen haben.

Die geſunde Jugend hat ja zu allen Zeiten einem heilſamen Naturinſtinkt gehorcht, wenn ſie ihren wilden Bewegungsſpielen oblag. Der tiefe Sinn, der ihrem Spieltrieb zu Grunde liegt, wird von Kant in der „Anthropologie“ klar ans Licht geſtellt: „Die Spiele des Knaben —, weiterhin des Mannes —, endlich des Bürgers werden insgeſamt unwiſſentlich von der weiſeren Natur zu Wagſtücken, ihre Kräfte im Streit mit anderen zu verſuchen, angeſpornt; eigentlich, damit die Lebenskraft überhaupt vor dem Ermatten bewahrt und rege erhalten werde. Zwei ſolche Streiter glauben, ſie ſpielen unter ſich, in der That aber ſpielt die Natur mit beiden.“

Allein dieſer Trieb ſcheint doch, wo er nicht künſtlich gepflegt wird, die Jahre der Entwicklung kaum zu überdauern, und alle Tage beſtätigen noch Goethes Wort:

> Des Menſchen Thätigkeit kann allzuleicht erſchlaffen,
> Er liebt ſich bald die unbedingte Ruh'.

Nicht jedem von uns, die wir durch Erziehung an Arbeit gewöhnt und mit geiſtigen Intereſſen erfüllt ſind, wird dieſer Sachverhalt, der nicht eben ſchmeichelhaft für unſer Geſchlecht iſt, ſogleich einleuchten; fühlen wir doch in uns den Schaffensdrang, der ſich in fortdauernder Steigerung durch die Kulturmenſchheit vererbt hat. Aber wenn wir als Kulturmenſchen auch über die urſprüngliche Natur hinausgewachſen ſind, dürfen wir doch unſeren Ausgangspunkt nicht vergeſſen. Die von Ratzenhofer vertretene Anſicht, daß ein Geſetz der Arbeitsſcheu durch alle ſozialen Entwicklungsformen wirkſam ſei, entſpricht in der That einem Grundprinzip der Erſcheinungswelt. Es iſt jenes von Richard Avenarius nachgewieſene Prinzip des kleinſten

Kraftmaßes, wonach in der Seelenthätigkeit wie im praktischen Verhalten des Menschen jeder Zweck stets mit den relativ geringsten Mitteln erstrebt wird. Im Naturzustande war der Mensch gezwungen, sich seinen Lebensunterhalt im steten Kampfe gegen die Natur und im Wettbewerb mit Seinesgleichen zu erringen. Das war gut für ihn; denn es wurde der Antrieb zu seiner Entwicklung. Sobald jedoch im Kulturzustande der Kampf ums Dasein nicht mehr alle Kräfte in Spannung hält und der Stärkere gelernt hat, die zu seinem Lebensunterhalt erforderliche Arbeit auf fremde Schultern abzuwälzen, macht die natürliche Trägheit sich geltend. Bevorzugte Individuen gebrauchen die gewonnene Muße zum Denken und werden dadurch die Förderer der Gesamtheit; die größere Masse aber wird faul, oder, wenn die Langeweile sich geltend macht, sucht sie neue Formen zur Befriedigung ihrer grob sinnlichen Gelüste.

Es wird uns hierdurch verständlich, warum Nietzsche die Kultur als eine Krankheit, eine Entartungsform der Menschheit betrachtet, und warum Tolstoi die körperliche Arbeit predigt. Das Märchen vom Schlaraffenland veranschaulicht das Ziel einer Kulturentwicklung, die auf immer größere Arbeitsersparnis gerichtet ist; hinter diesem Ziel aber liegt der Untergang. Denn der Kampf ums Dasein, die Bethätigung der lebendigen Kräfte, ist nicht nur ein Mittel, sondern Selbstzweck. Das Prinzip des kleinsten Kraftmaßes würde die Rasse vernichten, wenn nicht andere Gesetze ihm entgegenwirkten. Verweichlichung, die sich mit einer allzu großen Erleichterung des Wettbewerbs einstellt, ist der Anfang vom Ende. Die Trägheit, welche sich des Menschen bemächtigt, sobald seine Fähigkeiten zur Erreichung ihrer ursprünglichen Bestimmung entbehrlich geworden sind, vermindert, wenn sie zur Gewohnheit wird, das Leben, sie

schwächt den Menschen und liefert ihn in die Hand seiner Feinde. Seine Feinde aber sind nicht nur die Nebenbuhler im Lebenskampf, sondern es sind die Naturkräfte überhaupt, die das Schwächliche hinwegreißen und das Absterbende der Verwesung preisgeben.

Diese Erkenntnis mußte vor allem den Herrenvölkern aufgehen, deren Kultur auf dem Untergrunde der Sklaverei ruhte. Ein in Weichlichkeit verkommendes Volk hätte den Heloten nicht lange gebieten können; es wäre von ihnen verschlungen worden. Darum galt es, stark zu bleiben und ritterlich, um Herren zu bleiben; und es galt zugleich, einen Ersatz zu finden für die Bethätigung der Kräfte, die das Sklavenvolk seinen Herren ersparte. Deswegen haben die kriegerischen Nationen des Altertums die körperliche Bewegung als Leibesübung organisiert, sie zum wesentlichsten Bestandteil der Jugenderziehung und zum Staatsgesetz erhoben, und so wurde das öffentliche Leben der Alten in ihrer Blütezeit recht eigentlich ein Kultus der Kraft und der Gesundheit.

Die Hellenen erstrebten die harmonische Ausbildung des ganzen Menschen. Die Dreiheit von Gesundheit, Schönheit und Tugend, deren Verschmelzung sie Kalokagathia nannten, war das griechische Erziehungsideal, ein physisches und zugleich ein ethisches. In den Erfolgen dieser Pädagogik sind sie vorbildlich geblieben für alle späteren Völker und bisher noch unerreicht. In den dorischen Staaten freilich und besonders in Sparta beschränkte man sich allzu einseitig auf die Pflege des Körpers, und das Geistige wurde geflissentlich niedergehalten. Das Ergebnis war, wie überall, wo der Leibessport ausschließlich und auf Kosten der intellektuellen Bedürfnisse geübt wird, ein Tiefstand der Kultur, der gegen die hohe Entwicklung des ionischen Wesens un-

erfreulich abſtach. Plato ſcheint die Spartaner im Sinne gehabt zu haben, als er in der „Republik“ die Verwilderung des muſenloſen Athleten ſchilderte. Athen aber bildete ſich zu jener einzigen Harmonie des Leibes und der Seele, die vielleicht niemals in der Weltgeſchichte der Genius eines Volkes wieder aus ſich erzeugen wird.

Trotz des militäriſchen Geiſtes, der unſer modernes Staatsweſen beherrſcht, ſündigen wir doch in unſerem Privatleben weit weniger nach der Seite der Spartaner, als nach dem entgegengeſetzten Extrem; wir vernachläſſigen den Körper. Wollen wir alſo von den Hellenen lernen, wodurch ein Volk ſich am beſten vor Entartung ſchützt, ſo kommt nur ihre Leibespflege für uns in Betracht. Die Gymnaſtik beſtand, gleich unſerer aus ihr hervorgegangenen Turnkunſt, aus körperlichen Übungen, die nach zweckmäßigen Regeln vorgenommen wurden, um teils den ganzen Körper, teils die einzelnen Muskeln zu kräftigen und geſchmeidig zu machen. Sie konnte aber nur gedeihen, weil ſich zur Pflicht die Neigung, zur Anſtrengung die Luſt geſellte, und das war allein dadurch möglich, daß ſie dem Überdruß vorbeugte, der aus trockener, pedantiſcher Handhabung und freudloſer Eintönigkeit erwächſt; mit einem Worte dadurch, daß ſie zum Spiel wurde, zum Kampfſpiel. „Der Menſch ſpielt nur, wo er in voller Bedeutung des Worts Menſch iſt, und er iſt nur da ganz Menſch, wo er ſpielt“, ſagt Schiller. Die Entwicklung der Gymnaſtik zum Kampfſpiel, zur Agoniſtik war das glückliche Reſultat der Freiheit einerſeits und der Gemeinſamkeit in den Übungen andrerſeits, die den Wetteifer hervorrief. Und eben der Ehrgeiz, der in den Wettkämpfen nach dem Siege rang, brachte die Gymnaſtik zu ihrer höchſten Blüte. Dasſelbe Prinzip, das Darwin als den Antrieb zur Höherentwicklung der Arten erkannt hat,

wirkte auch in den helleniſchen Gymnaſien, um vollkommene Bildungen zu erreichen. Beſonders trugen hierzu auch die Nationalfeſte bei, deren Mittelpunkt ſolche Wettkämpfe bildeten. Mit dem Kranz aus Zweigen des Ölbaums belohnt, von den Dichtern beſungen, durch eherne Bildſäulen verewigt, waren die olympiſchen Sieger die bewunderten Helden ihres Stammes.

An der Spitze der gymnaſtiſchen Übungen ſtand der Lauf, der auf geringere Entfernungen auch für das weibliche Geſchlecht als das vorzüglichſte Bildungsmittel galt. Aus der Darſtellung von Guhl und Koner erſehen wir, daß die Rennbahn im Wettlauf entweder nur einmal oder hin und zurück durchmeſſen wurde. Zu beiden Arten gehörte nach Lucian beſonders Schnelligkeit, zu einer dritten dagegen vor allem Kraft des Atems. Bei dieſer dritten Art betrug die zu durchlaufende Strecke bis zu 24 Stadien, alſo über eine halbe Meile, und ſie erforderte nicht geringere Anſtrengung als die Dauerrennen unſerer heutigen Radfahrer. Der Spartaner Ladas, der bereits als Wettläufer den Siegeskranz errungen hatte, ſtürzte bei einem ſolchen Langlauf am Ziele tot zu Boden. Alſo ſchon in der griechiſchen Gymnaſtik der Unterſchied von Steher- und Fliegerkonkurrenzen. Bei feſtlichen Gelegenheiten wurde wohl auch ein nächtlicher Wettlauf mit Fackeln veranſtaltet, die von den Epheben brennend bis zum Ziele getragen werden mußten. Übrigens war die Anwendung von Mitteln, die man im heutigen Sportleben als unfair bezeichnet, um den Mitkämpfern einen Vorſprung abzugewinnen, alſo Liſt, Gewalt und Beſtechung, ſtreng verboten, und das Verbot ſcheint zu beweiſen, daß ſie im alten Griechenland ebenſowohl vorkam wie bei den Radrennen der Neuzeit.

Wie bei allen gymnaſtiſchen Übungen kämpften die

Griechen bei dem Wettlauf unbekleidet; doch gab es auch einen als Vorübung für den Kriegsdienst sehr wichtigen Lauf in Waffenrüstung. Die Nacktheit der Kämpfer, die der unschuldigen Naturfreude eines Künstlervolkes entsprach, mußte neben der Kraft auch die Schönheit zum Ziele der Ausbildung machen. Wir Modernen freilich würden ihren Anblick schwer ertragen, auch wenn wir der Natur weniger entfremdet wären; denn die Einflüsse der Industrie, das Stillsitzen in Schulen und Schreibstuben und die lange Vernachlässigung der Leibesübungen haben unsere körperliche Schönheit verdorben, so daß unsere Rennfahrer, wenn sie in Tricots auftreten, uns nur ausnahmsweise wahrhaft edle, harmonisch entwickelte Formen zeigen.

Als eine Ausartung muß die griechische Athletik angesehen werden: es war der bis zur Virtuosität gesteigerte handwerksmäßige Betrieb der Gymnastik durch Berufsathleten, welche sich ihr einzig und allein widmeten. Diese haben in den heutigen Berufs-Radrennfahrern ein modernes Seitenstück erhalten. In ihrer Zunft war beim Trainieren eine strenge Diät vorgeschrieben: sie mußten sich anfänglich alles Fleischgenusses enthalten, während eine spätere Zeit ihnen diesen zwar erlaubte, aber nur dem Ziegenfleisch krafterzeugende Eigenschaften beimaß. Plato tadelt diese Einseitigkeit an ihnen und wirft ihnen vor, daß sie sogleich schwer und heftig erkrankten, sobald sie nur im mindesten von der festgesetzten Lebensordnung abwichen.

Von der römischen Jugend wurden vorzugsweise Diskoswurf, Hantelübungen, Fechterkünste mit hölzernem Schwert und das Reiten betrieben; die Ballspiele aber waren auch hier wie in Athen am volkstümlichsten. Es nahmen indessen nicht nur die Jungen an den leichteren Körperübungen teil, sondern auch gereifte Männer, ja es wurde übel vermerkt,

wenn einer denſelben nicht täglich einige Zeit widmete. Seneca that es noch als Greis und hielt ſich dazu einen Knaben als Vorturner. Cicero, der ſich von dieſer Sitte ausſchloß und überhaupt die griechiſche Gymnaſtik verwarf, war eben ein Stubengelehrter und ſchon zu ſtark von jenem bereits bei Plato auftauchenden und durch die Stoiker zum Extrem geſteigerten Spiritualismus angekränkelt, welcher die Unabhängigkeit des Geiſtes vom Körper predigte. Dennoch hat auch er für den Wert der Leibesübung noch ein Lob. Ein anderer Römer aber, Juvenal, hat das klaſſiſche Wort geſprochen, das eine zur Wirklichkeit zurückgekehrte und das Naturgeſetz der Geſundheit begreifende Zeit zu ihrem Wahlſpruch machen konnte: Orandum est, ut sit mens sana in corpore sano. Der römiſche Staat als ſolcher hatte ſich jedoch nicht um die Gymnaſtik bekümmert, ſondern ihre Ausübung dem perſönlichen Belieben überlaſſen; auch gab es keine Paläſtren und Gymnaſien in Rom. So konnte es geſchehen, daß, während die Gymnaſtik bei den Griechen in der Kaiſerzeit noch einmal für kurze Zeit aufblühte, die Römer ſich immer mehr von ihr abwandten und in zunehmender Verweichlichung ihrem Untergang entgegentrieben. Galenos lehrte noch, ein prinzipieller Gegner des ſtoiſchen Aberglaubens an die Übermacht des Geiſtes, in einem förmlichen Syſtem der Geſundheits- und Heilgymnaſtik den Einfluß der körperlichen Zuſtände, der Nahrung und Bewegung, auf die Sittlichkeit und forderte, ein Vorläufer der neuzeitlichen Schul- und Familienhygiene, die Überweiſung der Erziehung an den Arzt. Aber ſchon war es zu ſpät; denn das Zeitalter der Askeſe war im Aufgang, das das Recht und die Würde des Leibes verkannte und ſich an der Menſchennatur ſchwerer als irgend eine andere Geſchichtsperiode verſündigte.

Sicherlich war die Philoſophie der Stoa geeignet, männliche Charaktere zu bilden, ſolange ſie die rationelle Körperpflege nicht verabſäumte. Der Glaube, daß der Leib kann, was der Geiſt will, hatte dabei eine durchaus günſtige Wirkung; denn es iſt ein bekanntes pſychologiſches Geſetz, daß das Selbſtvertrauen die Kraft unterſtützt. Aber dieſer Glaube mußte ſich als trügeriſch erweiſen, ſobald man die äußerſte Konſequenz der ſtoiſchen Lehre zog und dem Geiſt zumutete, ſich vom Körper völlig unabhängig zu machen. Man kann die Seele vernachläſſigen, ohne daß der Menſch an ſeiner robuſten Geſundheit etwas einbüßt; läßt man aber den Leib verkümmern, ſo gehen Leib und Seele mit einander zu Grunde. Es war dem mittelalterlichen Chriſtentum vorbehalten, den gefährlichen Schritt über den Spiritualismus der Stoa hinauszuthun.

Mit dem Chriſtentum traten die germaniſchen Völker in die Kulturgeſchichte; ſie wurden von ihm gezähmt, aber auch beinahe gebrochen. Tacitus hat uns erzählt, was bei den alten Deutſchen für die Leibespflege der Jugend gethan wurde. Ihre einzige und bei allen Feſten wiederkehrende Volksbeluſtigung war der Waffentanz ihrer Jünglinge, die ſich in kühnem Sprunge nackt zwiſchen Schwerter und gefällte Speere ſtürzten. Das war der Weg, um Helden zu erziehen; aber das aufſteigende Chriſtentum wollte die Menſchen zu Heiligen machen, und das Ideal des Heiligen iſt, wie Lecky ſagt, von dem des Helden generiſch verſchieden.

Der Geiſt der Askeſe, der über ein Jahrtauſend die Welt beherrſchte, hatte die Unterdrückung aller körperlichen Bedürfniſſe zum Ziele. Die mittelalterlichen Chriſten verachteten den Leib, ſie ſchämten ſich ſeiner und betrachteten ihn als das Merkmal der Erniedrigung. Deswegen übte man, im Gegenſatz zum klaſſiſchen Altertum, ſtatt der Leibes-

pflege die Kasteiung des Leibes, und diese traurige Verirrung bemächtigte sich auch der Jugenderziehung. Als Salzmann im letzten Viertel des achtzehnten Jahrhunderts natürliche Grundsätze in die Jugendbildung einführte, schmeckte, wie er sagt, noch immer fast das ganze Erziehungswesen nach Mönchserei. „Die ersten Erzieher der Deutschen waren Mönche," schreibt er. „Und da es bekannt ist, daß der Plan der Stifter des Mönchswesens dahin ging, den Leib, als den Sitz der Sünden, zu entkräften, damit die Seele genese, so setze ich es als erwiesen voraus, daß die Mönche die ersten Urheber davon sind, daß bei der Erziehung die Vervollkommnung des Körpers fast gänzlich ist vernachlässigt, und so die Seele selbst ist verhindert worden, ihre Kräfte gehörig auszubilden."

Wäre es der Kirche wirklich gelungen, die sinnlichen Triebe des Menschen zu unterdrücken, so würden jetzt wahrscheinlich die Nachkommen mongolischer Einwanderer an unserer Stelle sitzen; denn die Christenheit wäre schon lange ausgestorben. Aber man mag die Natur mit der Forke austreiben, sie bricht doch wieder hervor, sagt Horaz. Trotz all' ihrer Heiligkeit führten die Frommen des Mittelalters beständige Kriege, bald unter sich, bald gegen die Türken, und der Krieg ist gewiß ein Gegenmittel gewesen gegen die von der Askese verschuldete physische Entartung. Überhaupt hat wenigstens der Ritterstand sich in seiner Erziehung von der mönchischen Sinnenfeindschaft völlig zu emanzipieren gewußt und auf die körperliche Ausbildung der Knaben durch Reiten, Fechten und was sonst zu den ritterlichen Künsten gehört, hohen Wert gelegt. Doch fehlten ähnliche Antriebe auch den Bürgern nicht gänzlich. So waren im südlichen und inneren Frankreich die wohlhabenden Bürger der älteren Städte altherkömmlich zu Reiterdiensten ver-

pflichtet, und ebenso waren in Deutschland die sogenannten Konstabler berittene Bürger. Bei den Bauern aber erhielt wohl die harte Not, die zur Arbeit zwang, die Kräfte in Übung. Und der ungestüme Drang nach energischer Lebensäußerung machte sich auch in ausgelassenen Lustbarkeiten geltend. Der Bauerntanz unter der Dorflinde ist bekannt genug, und die Geistlichkeit eiferte vergeblich gegen den „Tanzteufel". Auch folgte dem Tanze oft genug erhebliches Raufen, das gewiß sehr heilsam war.

Dennoch ging es abwärts mit der Menschheit; denn selbst der lebenerhaltenden Arbeit entwöhnten sich viele, wie die massenhafte Zunahme des mittelalterlichen Bettelunwesens beweist, das durch das übermäßige und wahllose Almosengeben der Kirche gezüchtet wurde. Der Romanismus war eine Krankheit, und die Welt sehnte sich nach Genesung. Darum scheint es unzweifelhaft, daß bei der Reformation unter der Oberfläche auch der physische Lebensinstinkt der Rasse mitgewirkt hat. Diese befreite sich von dem römischen Druck, weil er ihre gesunde Natur an der Entwicklung hinderte; sie wehrte sich gegen ihre Entartung und stieß das Lebensfeindliche ab. Mit innerer Notwendigkeit mußte daher Luther als erster wieder die Gymnastik der Alten empfehlen: „Ritterspiel mit Fechten, Ringen u. s. w. — macht feine geschickte Gliedmaß am Leibe und erhält ihn bei Gesundheit. Jungen Leuten ist Freude und Ergetzen so hoch vonnöten, wie ihnen Essen und Trinken ist."

Langer Zeit bedurfte es, ehe Luthers Saat Früchte echter Kultur hervorbringen und zu wahrhafter Befreiung der Geister gedeihen sollte. Seine unmittelbaren Nachfolger in Deutschland schmiedeten nur neue Fesseln und wühlten sich in den Staub einer neuen Scholastik hinein. So brachte der Protestantismus zunächst auch nur Schulmeister im übelsten

Sinne des Wortes hervor, die ſich um die Pflege des Leibes nicht kümmerten, und die erſten, die Luthers Anregungen in der pädagogiſchen Praxis fruchtbar machten, waren die klugen Jeſuiten; doch beſchränkte ſich ihre Arbeit auf die bevorzugten Stände. Das ſiebzehnte Jahrhundert mußte herankommen, ehe die Zucht und Übung des Körpers durch Comenius als notwendiger Beſtandteil der Volkserziehung gefordert wurde, und gleichzeitig ſchrieb in England Locke das erſte Buch der neuen Zeit, das die Erziehung wirklich auf phyſiſchen Grundlagen aufbaut. Der eigentliche Reformator des modernen Erziehungsweſens war jedoch Rouſſeau; durch ihn iſt der Leib bei den Pädagogen erſt wieder zu Ehren gekommen. Die Philanthropiſten, welche die Gymnaſtik in Deutſchland wiedererweckten, waren Rouſſeaus Jünger. Unter ihnen wurde auch das neuzeitliche Turnen geboren.

Damals ſchon empfand man, was uns durch Darwin nun ſo viel deutlicher geworden iſt, daß die Entartung der Raſſe bekämpft werden müſſe. „Selbſt eine öffentliche Anfrage über die Veredelung des Menſchengeſchlechts, deren Urheber ſogar die Fortpflanzung geleitet zu ſehen wünſchte", war 1807 erſchienen, wie uns Pröhle in „Jahns Leben" berichtet. Als daher Jahn nach dem Vorgange von Vieth und Gutsmuths das Turnen neu begründete, da handelte es ſich um ein Werk im Dienſte des Vaterlandes, um Übungen, bei denen zugleich mit dem Leibe auch die Seele der erſchlafften Zeitgenoſſen turnen und ſich ſtählen ſollte.

Bei Jahn beſtand aber das Turnen anfangs faſt nur in dem Räuber- und Wandererſpiele; die künſtlichen Übungen auf dem Turnplatz entwickelten ſich erſt allmählich und wurden meiſt von Jahns Schülern erfunden. Was heutzutage in unſeren Schulen als Turnen gelehrt wird, unter-

ſcheidet ſich von dem Jahnſchen faſt ebenſo ſehr wie das deutſche Gymnaſium von dem griechiſchen; wir haben den Namen, aber nicht mehr die Sache.

Man ſollte nun meinen, nachdem die Begeiſterung der Turner ſo Großes dazu beigetragen, dem Vaterlande die verlorene Freiheit zurückzuerkämpfen, hätte der Staat Einſicht und Dankbarkeit genug beſitzen müſſen, um der Gymnaſtik einen unerſchütterlichen Ehrenplatz in der Jugenderziehung zu ſichern. Es lag doch vor Augen, wie ſchwer das Mönchsweſen die geſunde Kraft der Nation geſchädigt hatte, und wie ſehr ſie der Erneuerung bedurfte. Allein die deutſchen Regierungen waren mit Blindheit geſchlagen; ſie wollten lieber über zahme Spießbürger herrſchen, als über freie, ſtarke Männer. Weder was ſie ſich ſelbſt, noch was ſie ihrem Volke ſchuldeten, war ihnen bewußt. Und ſo begann jene ſchmachvolle Demagogenhetze, die den Geiſt, und mit ihr die zwanzigjährige Turnſperre, die den Leib der deutſchen Jugend rechtlos machte. Was Deutſchlands innere Angſtpolitik damals im Frieden an der Nation ſündigte, war ſo ſchlimm, als was der Korſe ihr im Kriege angethan hatte. Es iſt faſt, als ob in der chriſtlichen Zeitrechnung geiſtliche und weltliche Machthaber zielvoll darauf hingearbeitet hätten, die Raſſe zu verderben.

Indeſſen erhob ſich gegen Ende der dreißiger Jahre immer lauter die Klage, daß die Jugend in den Schulen, beſonders in den Gymnaſien, phyſiſch verkümmere. Nachdem in Preußen ein Regierungswechſel eingetreten war, wurden daher die Leibesübungen 1842 durch königliche Kabinettsordre als ein notwendiger Beſtandteil der öffentlichen Erziehung anerkannt, und ſeitdem gehört das Turnen zum Lehrplan unſerer Unterrichtsanſtalten. Die wiederaufgeblühten Männerturnvereine aber waren leider ſelbſt jetzt

vor polizeilicher Verfolgung noch nicht ſicher, ſondern die bald einſetzende Reaktion maßregelte und unterdrückte ſie von neuem als ſtaatsgefährliche Verbindungen. Dadurch verlor das Turnen ſelbſt in der Schule ſeinen Kredit, und der friſche, freie Turnerſinn verſchwand von den Turnplätzen.

Jetzt haben wir freilich im ganzen Deutſchen Reiche wieder Turnvereine für Jung und Alt, und es iſt ein großes Glück für unſer Volk, daß es an Männern nicht fehlt, die ihnen ihre Dienſte widmen und die ſchulentlaſſene Jugend, die Lehrlinge, dazu heranziehen. Nur ſind es lange, lange nicht genug; und weil ſie eine Sache der Wenigen, der Einzelnen, der Ausnahmen ſind, können ſie auch nicht mehr leiſten, was Jahn ihnen zugedacht hatte. Und vollends durch die Einpferchung in geſchloſſene Hallen hat das Turnen ſowohl für ſie wie für die Schuljugend den beſten Teil ſeiner Bedeutung verloren. Ohne Turnplätze wäre es für Jahn nicht denkbar geweſen. Weit draußen im Freien ſollten ſie liegen, der Marſch hinaus galt ihm als ein Gewinn. Bewegung in friſcher Luft und ringsum die lebendige Natur; Wald und Feld und Sonnenſchein, das gehörte alles dazu. Eingefangen in ſtaubigen Sälen, hätte er ſeine fröhliche Kunſt nicht wiedererkannt. Nein, wir haben das Jahnſche Turnen nicht mehr.

In den Schulen aber iſt es ein Jammer mit dem ganzen Betrieb. „Zwei Stunden wöchentlich ſollten gut machen, was 30 oder mehr Sitzſtunden und die häusliche Arbeit verdarben", ſchreibt Guntram Schultheiß. „Und damit die Jugend beim Turnen nicht verwildere und verrohe, wurde es vollſtändig in den Unterrichtsplan eingefügt und nach den Grundſätzen der Schuldisziplin geregelt, ſo daß es ſo ziemlich dem Schreibunterricht ſich zur Seite ſtellte. Dienſtbefliſſene Turnlehrer betonten deshalb ganz beſonders

die Frei- und Ordnungsübungen als ſchulgemäß, weil ſie die ſtrengſte Aufmerkſamkeit und Unterordnung unter das Kommando erfordern." — „Hat das Schulturnen, in dieſer Weiſe betrieben, die Erwartungen erfüllt? Iſt die Jugend friſcher, kräftiger geworden?" fragt er. Und er kommt zu dem Schluſſe: „Wer mit Sachkenntnis, Unbefangenheit und Wahrheitsmut beobachtet und urteilt, wird die Frage nur verneinen können." Dies Ergebnis wird von ärztlicher Seite durchaus beſtätigt. Eine Autorität erſten Ranges, der verſtorbene Nußbaum in München, legte es als ſeine Erfahrung nieder, „daß das Schulturnen, ſo wertvoll es auch iſt, zum Ausgleich für die kopferwärmende Lebensweiſe unſerer geplagten Schulkinder nicht genügt. Es fehlt dabei die friſche Luft."

Wenn wir nach alledem durch die ganze deutſche Geſchichte eine höchſt unhelleniſche Mißachtung des Leibes verfolgen können, ſo finden wir dagegen bei den Engländern der neuen Zeit das andere Extrem ausgebildet. Kein zweites modernes Volk kommt den Griechen in unermüdlicher Übung der Körperkräfte ſo nahe wie ſie, und die robuſte Geſundheit, die ſie ſich dadurch erhalten haben, macht es ſehr erklärlich, daß ſie ſich als die auserleſene Herrſcherraſſe der Welt betrachten. „Sie boxen, rennen, ſchießen, reiten, rudern und ſegeln von Pol zu Pol", ſagt Emerſon von ihnen. „Sie denken mit Heinrich dem Vierten, daß männliche Übungen die Grundlage jener Höhe des Geiſtes ſind, die der einen Natur das Übergewicht über die andere verleiht."

Aber Spiele ſind es, nicht ſchulmäßige Gymnaſtik, was die engliſche Weiſe der Körperbildung bezeichnet. Man hat es mit dem Turnunterricht nach deutſcher Art verſucht, und bei einem Volke, das alle körperliche Tüchtigkeit ſo hoch ſchätzt, konnte es nicht ausbleiben, daß er Freunde fand.

Aber ein dringendes Bedürfnis dazu war doch nicht vorhanden; man ist weit entfernt, ihn den Spielen gleichwertig zu erachten, und die Gefahr, daß er sie verdrängen könnte, ist völlig ausgeschlossen. In Herbert Spencer hat er sogar einen energischen Gegner gefunden, der ihn sowohl in seinem Buche über Erziehung wie in seinem ethischen Hauptwerk bekämpft. Spencer giebt zu, daß Gymnastik besser ist als gar nichts; aber er bestreitet, daß sie auf die Körperentwicklung einen gleich heilsamen Einfluß ausübt wie das Spiel, und einen besonderen Nachteil erblickt er in dem mangelnden Interesse, ja in dem Widerwillen, den sie als schulmäßiger Drill erzeugt. Diese monotonen Bewegungen ermüden und werden langweilig, da ihnen der Reiz des Vergnügens fehlt, sagt er. Sicher würde er dem Worte Schillers beipflichten: „Durch gymnastische Übungen bilden sich zwar athletische Körper aus, aber nur durch das freie und gleichförmige Spiel der Glieder die Schönheit.“ Spiel aber, das mit Lust gepflegt wurde, nicht pedantische Schulmeisterei, war eben auch die Gymnastik der Hellenen.

Die Erkenntnis, daß die Engländer durch ihren Sportbetrieb viel vor uns voraus haben, und daß unser Turnen allein nicht hinreicht, uns gesund und stark zu machen, beginnt sich denn auch immer weiter zu verbreiten. Selbst ein so konservativer Pädagog wie L. Wiese räumt ein, daß es die Freiwilligkeit und die Lust an der Sache thun muß, und daß diese durch den deutschen Turnunterricht nicht so leicht geweckt und dauernd erhalten wird wie durch die englischen Spiele; er konstatiert, wie lässig das Turnen in den oberen Klassen unserer Schulen oft betrieben wird. Kein Wunder also, daß Sport und Spiele der Engländer mehr und mehr bei uns in Aufnahme kommen. Und wir dürfen uns dessen freuen.

Neben dem Turnen haben wir nun freilich auch noch das Schwimmen und das Schlittſchuhlaufen. Das letztere war von Alters her volkstümlich bei uns; Klopſtock hat es beſungen, der junge Goethe hat es gepflegt. Aber ihm gehört doch im beſten Falle immer nur ein kleiner Teil des Jahres, und bei den milden Wintern, an die wir uns bereits gewöhnt haben, fällt es faſt ganz aus. Das Schwimmen dagegen, das unſere Jugend faſt überall freiwillig betreibt, ſpielt thatſächlich als Kräftigungsmittel wohl eine bedeutſamere Rolle bei uns, als das erzwungene Turnen, und ihm haben wir es wahrſcheinlich zu verdanken, daß wir nicht ſchon viel mehr heruntergekommen ſind, als es bereits der Fall iſt. Allein jedoch genügt es ſchon deswegen nicht, weil der Menſch nur kurze Zeit im Waſſer aushalten kann, und es würde vielleicht noch weniger wirken, wenn die Jugend in den Schwimmanſtalten nicht durch Rennen und Springen ihre Geſchmeidigkeit entwickelte und die nackten Leiber dem Sonnenbad ausſetzte. Gerade das letztere iſt von höchſtem Wert, und deswegen ſind auch die Schwimmſchulen unſere eigentlichen Gymnaſien.

Nun beſitzen wir allerdings noch das eine, für die nationale Hygiene Unſchätzbare, was den Engländern fehlt: den allgemeinen Militärdienſt. Sollte jemals das Zeitalter des Völkerfriedens aufgehen, ſo würde ſtatt des Waffendienſtes eine noch viel durchgreifendere Organiſation der Leibesübungen nötig werden, als wir ſie jetzt ſchon brauchen, damit Mannhaftigkeit und Wagemut im Volke nicht ausſterben. Für jetzt aber müſſen wir dankbar anerkennen, daß die militäriſche Ausbildung unſerer Jünglinge auch für den Frieden, und gerade für ihn, von hohem Werte iſt, weil ſie Männer erzieht. Nur iſt es ein Mangel dieſer Einrichtung, daß ſie gerade denen entgeht, die ihrer am meiſten bedürfen,

den Schwächlichen. Und dann kommt sie, wie Paulsen bemerkt, auch etwas zu spät: „Zwischen Schulzeit und Dienstzeit liegt eine lange Zeit leerer Freiheit, die nur zu oft mit Verwilderung und Ausschweifung erfüllt wird.“ Aber sie kommt nicht nur zu spät, sie hört auch zu früh wieder auf, d. h. es folgt dem aktiven Dienst allzubald das eingeengte Leben in Schreibstuben und Fabriken, in denen die Kraft, weil es ihr an Übung fehlt, wieder verkümmert. Und was uns notthut, für uns und unsere Nachkommen, ist doch gerade die Erhaltung unserer frischen Gesundheit, wie sie nur möglich ist durch beständigen Gebrauch der Kräfte, bis ans Ende des Mannesalters.

Daß unser Körper nicht länger vernachlässigt werden darf, daß wir ihm die liebevollste Pflege schulden, steht also fest. Man mag über die Seele denken wie man will, man mag unser Körperliches als das Haus des Geistes, man mag den Geist als eine Äußerungsform der Materie, oder man mag die ganze Erscheinungswelt als Phantasiespiel und Symbol eines Unerkennbaren ansehen: für unser vergängliches Ich bleibt doch die wichtigste Thatsache der Erfahrung die Abhängigkeit des Geistes von den Zuständen des Leibes, und daraus folgt, daß alles, was wir für die Gesundheit des Leibes thun, auch der Seele zu gute kommt, und daß das Höchste, was der Mensch vermag, sein unerschütterliches Ausharren im Dienste der Wahrheit und Gerechtigkeit, ja sein erhabenstes Ideal, auf dieser physischen Grundlage beruht. Und ferner steht es fest, daß nur dann, wenn wir unseren Leib gesund und unverdorben erhalten, wir eine gesunde Nachkommenschaft erzeugen können, daß also die Sorge für unsere Gesundheit unsere Pflicht ist, weil wir verantwortlich sind für das Wohl und Wehe der künftigen Geschlechter.

Über das „Was“ kann mithin kein Zweifel sein; es handelt sich nur noch um das „Wie“. Und da ist zunächst, was die Jugenderziehung betrifft, zu fordern, daß aus den Lehrplänen der Schule so viel wie möglich der unnütze Ballast hinausgeworfen werde, damit das heranwachsende Geschlecht Zeit gewinne zu Spiel und Leibesübungen, weil die leibliche Gesundheit allem anderen vorgeht. Für die Arbeiterbevölkerung aber, worunter hier alle Angestellten, auch kaufmännisches Geschäftspersonal und Beamte, verstanden werden sollen, hat die Gesetzgebung weiter zu sorgen, wie sie damit schon begonnen hat, durch Festsetzung einer angemessenen Ruhezeit, wobei der Normalarbeitstag das Ideal bleibt. Endlich wer unabhängig ist, soll es sich selbst zum Gesetz machen, seine Zeit zwischen Arbeit und stärkender Erholung zu teilen, immer eingedenk der ethischen Wahrheit, daß Gesundheitspflege Pflicht ist.

Wie aber ist die gewonnene Muße fruchtbar zu verwenden? Welche Art der Leibesübung ist die beste, um dem Einzelnen und der Rasse die geschwächte Kraft wieder zu stählen? Die Antwort ist nicht schwer: alle, aber jede zur rechten Zeit und am rechten Ort. Keine Einseitigkeit, sondern das Ziel sei harmonische Ausbildung, wie die Hellenen sie erstrebten. Aber auch kein drückender Zwang; denn Lust und Liebe muß bei der Sache sein, und eines schickt sich nicht für alle.

Also Schwimmen und Schlittschuhlauf möglichst für jedermann, für Jung und Alt. Und auch Wandern und Bergeklettern für jedermann; denn das bildet Leib und Geist zugleich und ist durch nichts anderes zu ersetzen. Auch Reiten und Rudern für die, denen die Gelegenheit geboten ist. Und Turnen gewiß, vor allem in der Form des Spiels, als Wettlauf und Sprung, als Ballspiel, Ringen und Ger-

wurf; und draußen in freier Natur, wenn immer die Witterung es erlaubt. Der Ehrgeiz möge mitwirken, der den Wetteifer anregt; das ist besser als pedantische Dressur. Aber Freiheit und Freude darf nicht fehlen, und die rechte Freude ist eben nur möglich, und das Spiel wird nur wahrhaft zur Erholung, wenn der Leib nicht vorher durch das Übermaß der Arbeit erschöpft ist.

Alles dies zusammen, oder auch nur ein Teil davon, würde hinreichen, um uns neues Leben einzuhauchen, wenn es in der rechten Weise betrieben würde. Aber dem steht nun die rastlos stampfende Maschine unseres modernen Sozialzustandes mit ihrem Räderwerk als feindliche Thatsache gegenüber. Alle diese Räder greifen ineinander, keins läßt sich herausnehmen, keins für sich selbst treiben, und dieser große Zusammenhang macht, daß wir eben so leben müssen, wie wir leben, solange nicht fundamentale Veränderungen vorgegangen sind; und deswegen ist jene „rechte Weise", in der wir die Bedingung eines gedeihlichen Betriebs der Körperübungen sehen, für jetzt nur ein schöner Traum, eine Utopie. Handel und Industrie, Verwaltung und Wissenschaft, sie stellen in unserer Zeit so hohe Anforderungen an unsere Kräfte, daß die Zumutung, nach der erschöpfenden Berufsarbeit noch anstrengende Körperübungen zu verrichten, von der überwiegenden Mehrzahl schweigend abgelehnt wird. Zur Gymnastik, wie sie in Hellas ausgeübt wurde, gehört Muße; aber selbst die Hellenen waren, wie wir gesehen haben, zur Zeit des Sokrates davon abgekommen, und sie hatten doch noch keine Ahnung davon, wie der allgemeine Wettbewerb im Zeitalter der Industrie alle Kräfte in Anspruch nimmt. Wir haben also wahrlich hinreichende Entschuldigung, wir zerriebenen und abgetriebenen Sklaven des modernen Industriestaats, wenn das Turnen

uns nicht mehr zieht. Wir brauchen etwas anderes, einen Erſatz von neuer Art, etwas, das den Anreiz zur Bewegung, zu ausreichender Kraftanſtrengung durch Eigenſchaften erzielt, die kein anderer Zweig der Gymnaſtik beſitzt: etwas, das Kraftübung ohne ſchwere Anſtrengung, das Ruhe in der Bewegung, das Luſt in der Arbeit iſt; etwas, das durch den ſchnellen Wechſel des Orts und der Szenerie, durch eine mühelos erreichte Steigerung der Kräfte über ihr natürlich beſchränktes Maß, das durch den Zauber flugartigen Fortgleitens das Gemüt mit einem ehemals unbekannten Wohlgefühl beglückt. Solch' ein wunderbares Neues brauchen wir ermüdeten Kulturmenſchen, um unſere Geſundheit darin wiederzufinden, — und wir beſitzen es jetzt. Das Zweirad iſt dem Menſchen des zwanzigſten Jahrhunderts gegeben als die notwendige Ergänzung all' der anderen Mittel zur Leibespflege, die ihm in ſeinem der Natur entfremdeten Zuſtande nicht mehr genügen konnten. Es iſt gekommen, nicht allein, um ihm zu dienen als hilfreicher Knecht; es will auch ſeine Heilkraft an ihm erproben als ſein Arzt.

IV.

Das Rad im Dienste der Volksgesundheit.

Zwei feindliche Strömungen unterspülen, wie wir gesehen haben, die gesunde Kraft der Rasse und bedrohen sie mit dem Niedergang: die eine besteht in der Erhaltung der Untauglichen durch die Schutzmaßregeln der humanen Gesellschaft, die andere in der Verschlechterung der Tauglichen durch die naturwidrige Form, die der Kampf ums Dasein im modernen Industriestaat angenommen hat. Das ungeheure Problem, wie die erstere abzuleiten sei, wird vielleicht niemals völlig gelöst werden; denn die Religion des Mitleids, die der radikalste Denker unserer Zeit, Nietzsche, für unsere Entartung verantwortlich macht, und die er darum folgerichtig aus unseren Herzen reißen möchte, ist zu tief eingewurzelt in den ererbten Instinkten der Kulturmenschheit, als daß sie durch philosophische Theorien zerstört werden könnte. Leichter scheint es dagegen, der zweiten Gefahr zu begegnen; denn dazu bedürfte es wenigstens keiner Umwertung unserer sittlichen Begriffe, sondern vielmehr ihrer konsequenten Anwendung. Aber die nämliche Gesellschaft, die den Schutz der Schwachen auf dem sogenannten humanitären Gebiete organisiert hat, weil sie selbst ein Schutzverband der Schwachen ist, zeigt sich humanen

Erwägungen ſchwer zugänglich, wo es ſich um den Widerſtreit der Intereſſen handelt, alſo in der allgemeinen Hetzjagd nach dem Gelde. Der Fortſchritt zu menſchenwürdigen Lebensbedingungen für die große Maſſe der Nachzügler, die in dieſer Hetzjagd hinter dem kleinen Vortrab der Schnellfüßigen weit zurückbleibt, vollzieht ſich daher nur ſehr langſam. Die egoiſtiſchen Inſtinkte ſind vielleicht noch ſtärker als die altruiſtiſchen, weil ihre Wurzel tiefer in den Naturſchoß zurückreicht. Aber in dem immer vollkommener werdenden Ausgleich zwiſchen beiden beſteht das eigentliche Weſen des Kulturverlaufs, und deswegen iſt es mit Sicherheit zu erwarten, daß die Geſellſchaftsordnung früher oder ſpäter eine Geſtalt annehmen wird, in der keiner den anderen mehr hindern darf, ſein Daſein nach den Lebensgeſetzen der menſchlichen Natur auszuwirken.

Was wir in unſerem gegenwärtigen Entwicklungsſtadium vermögen, um der Entkräftung unſerer noch geſunden Volksbeſtandteile vorzubeugen und die ſchon geſchwächten, aber noch heilbaren, wieder zu ſtärken, iſt alſo leider keine Radikalkur. Aber einen großen Schritt zur Geneſung würden wir doch thun, wenn es uns gelänge, die Pflege der Geſundheit durch wohlthätige Leibesübungen zur allgemeinen Sitte zu machen. Welcher Art dieſe Übungen wären, darauf würde zunächſt nicht viel ankommen, wenn ſie nur überhaupt das Prinzip der Bewegung verwirklichen. Die Erkenntnis von der Heiligkeit der Geſundheit müßte die öffentliche Meinung ſo durchdringen, daß jeder Jüngling und jeder Mann, jedes Mädchen und jede rüſtige Frau ſich moraliſch gezwungen fände, irgend einen Zweig der Gymnaſtik regelmäßig zu üben, um nicht als verweichlichte Schwächlinge verachtet zu werden.

Von dieſem Ziele, das ſich in einer höheren Kultur-

periode zweifellos dereinſt verwirklichen wird, ſind wir aber noch weit entfernt. Bis vor kurzem hielt die überwiegende Mehrzahl der männlichen Bevölkerung ſich nach den Schuljahren jeder Art Körperübung fern, des weiblichen Geſchlechts ganz zu geſchweigen. Höchſtens dem Kegelſchieben in den Biergärten lagen ſie ob; allein, was ſie dabei an Muskelkraft gewannen, das büßten ſie durch die gleichzeitige Alkoholvertilgung ſofort wieder ein. Da kamen aus England allerlei ſportliche Anregungen zu uns herüber und begannen in einzelnen Kreiſen Wandel zu ſchaffen. Zunächſt das Rudern; daneben Fußball und Lawn Tennis. Auch das Hochrad fand hier und da ſeinen Reiter. Doch es blieb bei zerſtreuten Liebhabergruppen, bis das Niederrad erfunden wurde. Nun aber änderte ſich die Szene, erſt langſam, dann in immer ſteigender Progreſſion. Und ſiehe, mit einem Male war der Radſport in Deutſchland Mode geworden, und Leute aus allen Ständen und von allen Altersſtufen, Männlein und Weiblein, die bisher durch nichts zu bewegen geweſen waren, ihre Körperkraft zu üben, tummelten plötzlich ihr Stahlrößlein, als ob ſie dazu geboren wären.

Das iſt es, darin liegt die Hauptbedeutung des Radſports, daß ihm mit einem Schlage gelang, was keiner Art Gymnaſtik vorher gelungen war: ungezählte Scharen, die aus Mangel an angemeſſener Kraftbethätigung verkümmerten, für die heilſamen und der Raſſe unentbehrlichen Leibesübungen zu gewinnen. Ob das Radeln als Leibesübung anderen gleichwertig oder gar überlegen iſt, mag hier zunächſt dahingeſtellt bleiben. Das Wichtigſte iſt, daß mit ihm überhaupt ein kräftiger Sport in unſerem Volke, und zumal unter unſeren Frauen und Töchtern, Sitte geworden iſt.

Und darum begrüßen wir es als eine wertvolle Waffe im Kampfe gegen die Entartung der Kulturmenſchheit.

Es muß nun freilich ausgeſprochen werden, daß der Radſport ſich nicht für jedermann eignet und von gewiſſen Konſtitutionen nicht ertragen wird; und ferner, daß er ſelbſt von geſunden Leuten leicht gemißbraucht werden kann, wodurch er, ſtatt zu nützen, ihnen ſchweren Schaden bringt. Allerdings begleitet die Möglichkeit eines Mißbrauchs jeden wie immer gearteten Gebrauch, und wir begegnen ſchädlichen Folgen und ſelbſt tödlichen Unfällen auch bei anderen Leibesübungen, die ohne Vorſicht oder im Übermaß betrieben wurden. Trotzdem könnte ein kühler, voreiligen Verallgemeinerungen abgeneigter Kopf wohl einwenden, das Rad fordere durch ſeine Natur zum Mißbrauch geradezu heraus, und die Zeit von ungefähr fünfzehn Jahren ſeit der Einführung des Niederrads ſei noch viel zu kurz, um die Frage endgültig zu bejahen, ob ſeine Vorteile für die Geſundheit ſeine Nachteile überwiegen. Aber gerade das Gegenteil entſpricht den Thatſachen. Dieſe fünfzehn Jahre haben vollkommen genügt, um die heilſamen Wirkungen des Radſports augenſcheinlich zu machen, ja dazu genügt oft ein einziger Sommer; und wer ſie an ſich erfahren hat, wird ſie ſich nicht abſprechen laſſen. Dieſe Jahre haben jedoch auch gewiſſe ſchädliche Wirkungen offenbart, und das iſt gleichfalls ein unbeſtreitbarer Gewinn; denn um etwas ganz zu beherrſchen, muß man wiſſen, welche Gefahren es in ſich birgt, und was bei ſeinem Gebrauche zu vermeiden iſt. Die bisher hier und da zu Tage getretenen üblen Folgen entſprangen zum größten Teil der Unkenntnis hinſichtlich der richtigen Methode des Sportbetriebs; ſie waren die Kinderkrankheiten des Radſports. Je mehr aber eine aus der Erfahrung gezogene Hygiene des Radſports zu allge-

meiner Anwendung gelangt, um so seltener werden die Radfahrer in Zukunft an ihrer Gesundheit geschädigt werden. Wir haben also allen Grund, zu erwarten, daß das Fahrrad sich in der kommenden Zeit noch besser bewähren wird, als in diesen ersten Lehr- und Probejahren. Doch auch jetzt ist es schon gewiß, daß das Zeugnis der bedeutendsten und gewissenhaftesten Ärzte für die in zahlreichen Fällen allenthalben erprobte Heilkraft des Radfahrens einsteht und eine diesem zu verdankende Mehrung der Volksgesundheit auf der einen Seite beweist. Der Gefahr aber, die andrerseits dem Nutzen gegenübersteht, läßt sich vorbeugen durch Belehrung und ärztlichen Rat, denen vernünftige Menschen in der Regel doch zugänglich sind; und wenn die Unvernunft sich Schaden thut, so liegt die Schuld eben in ihr selbst und nicht in ihrem Werkzeug.

Was die Wirkungen des Radelns bei krankhaften Körperzuständen betrifft, so mag es genügen, auf das Urteil Nußbaums, des berühmten Chirurgen, hinzuweisen, dem die medizinische Wissenschaft allenthalben zustimmt. Er erklärte, daß das Radfahren ganz zweifellos ein ausgezeichnetes Heilmittel sei, auf ganz richtigen Grundsätzen beruhe und durch Bewegung des Körpers und Geistes zustande bringe, was keine andere Kur leistet. Es habe seinen glänzendsten Wirkungskreis als Stärkungsmittel für Menschen, die versäumt haben, ihren Körper auszubilden und zu kräftigen. Eine schwache Brust, ein träger Unterleib, schlechtes Atmen, Neigung zur Fettbildung und Blutarmut, das seien die Krankheitszustände, welche ganz vortrefflich auf das Fahrrad passen. Das Radeln sei eine anstrengende Arbeit, bei der alle Muskeln, selbst die Rumpf- und Nackenmuskeln und der Kopf mitwirken. Diese Arbeit erfordere tiefes Atmen, wodurch die Stauungsluft der Lungen entfernt und der Brustkorb energisch

ausgeweitet werde. Eine ſolche Ausdehnung des Bruſtkorbes und der Lunge ſei der beſte Schutz gegen die verderblichſte Krankheit Europas, die Tuberkuloſe. Die Kräftigung aller Körpermuskeln, welche der Hauptherd für den Stoffumſatz ſind, und die zweckmäßige Ernährung des ganzen Körpers ſei die erſte Wirkung des Radfahrens. Durch die geſteigerte Muskelthätigkeit verbrenne das überſchüſſige Fett, durch die Entfettung des Herzens und der großen Adern aber werde der Umlauf des Blutes erleichtert. Beſonders weichen vor dem Radfahren jene modernen Überreizungen, denen kein Stand und kein Alter jetzt entgeht, die Nervenſchwäche in allen ihren Formen. Schon nach wenigen Wochen verſchwinde eine quälende Krankheitserſcheinung nach der andern. Der Körper geſunde, und mit der Geſundheit des Körpers komme auch die Geſundheit des Geiſtes. Die Thatkraft kehre zurück, die Luſt zum Leben, die Luſt zur Arbeit, der Schaffensdrang, und damit der frohe Sinn und die Zufriedenheit.

Als Heilmittel der Neuraſthenie wird das Radfahren beſonders auch von Albert Eulenburg, dem ausgezeichneten Nervenarzt, gerühmt. „Alles, was man dem Radfahren mit Recht oder Unrecht vorgeworfen hat," äußert er, „verſchwindet für uns vollſtändig gegenüber der Thatſache, daß bei angemeſſenem und vorſichtigem Betriebe in zahlloſen Fällen unendlicher Nutzen damit zu ſtiften iſt — und zwar ganz beſonders bei krankhaft veranlagten nervöſen (neuraſtheniſchen) Perſonen, beiderlei Geſchlechts."

Aber ſo wichtig es für das Glück der leidenden Menſchheit iſt, daß ſie im Fahrrad ein Heilmittel gefunden hat, ſo kann dies doch nur als eine erfreuliche Begleiterſcheinung angeſehen werden. Ungleich wichtiger, ja vom Standpunkt der Volksgeſundheitspflege als die Hauptſache erſcheint es,

daß der richtig betriebene Radſport Krankheiten *verhütet*, die Geſundheit *erhält*, die Kraft *mehrt*. Die Gymnaſtik der Hellenen ſowohl wie unſere moderne Turnkunſt waren nicht auf Kranke berechnet, ſondern auf Geſunde, um das Volk in ihrer Pflege auf ſeiner Höhe zu erhalten, ja es in ſeinen Nachkommen auf eine noch höhere Stufe zu erheben, und denſelben Beruf erfüllt der Radſport, der ſich darum ebenbürtig dem Turnen zur Seite ſtellt und es durch die Luſt, mit der er betrieben wird, weit übertrifft. In dieſem Punkte gelangt die Geſamtheit der ärztlichen Advokaten des Radſports zu gleich günſtigen Ergebniſſen; deutſche, franzöſiſche, engliſche und amerikaniſche Ärzte ſtimmen darin überein. Ihre verſchiedenen Urteile laſſen ſich in den Worten Hoffnungs zuſammenfaſſen: „Nur wenige körperliche Übungen erfüllen ſo alle Forderungen, welche die Geſundheitspflege an den Menſchen ſtellt, wie gerade ein vernünftig betriebenes Radfahren.“

Doch auch die eigenen Erfahrungen denkender Laien ſind nicht wertlos. Allenthalben können wir von Angehörigen der gebildeten Stände, deren Geſundheit durch ſitzende Lebensweiſe und geiſtige Überanſtrengung ſchwer gelitten hatte, vernehmen, welche Heilkraft das Rad an ihnen bewährt hat, und ſolche Zeugniſſe verdienen die ernſtlichſte Beachtung. Es iſt vornehmlich die produktive Geiſtesthätigkeit des Gelehrten und Schriftſtellers, die übermäßige, unverhältnismäßige, einſeitige Gehirnarbeit, die dem Körper Schaden bringt. In ſeiner Edinburgher Rektoratsrede ſpricht Carlyle von der Unerreichbarkeit vollkommener Geſundheit für dieſe Menſchenklaſſe. Wenn man ſich in irgend eine langwierige Gedankenarbeit verſenke, wenn man es z. B. unternehme, ein Buch zu ſchreiben, werde man nicht damit zuſtande kommen, ohne dadurch entſchieden krank ge-

macht zu werden. Er wenigſtens habe es niemals anders vermocht. Jeder Schriftſteller, der ſeine Werke nicht handwerksmäßig hervorbringt, wird ihm das beſtätigen. „Und nichtsdeſtoweniger muß man“, fährt Carlyle fort. „Iſt's euer Beruf, ſo iſt's auch eure Pflicht, zu Ende zu führen, was ihr angegriffen habt, ſelbſt auf Koſten der Geſundheit. Nur müßt ihr immer darauf bedacht ſein, ſo ſchnell wie möglich wieder davon los und zur Geſundheit zurückzukommen: ſie habt ihr als das wahre Gleichgewicht und den Schwerpunkt der Dinge zu betrachten.“ Dieſen Schwerpunkt haben nun viele Schriftſteller thatſächlich auf dem Rade gefunden. Natürlich trägt zu der günſtigen Wirkung bei ihnen neben der Bewegung ein gutes Teil auch die zeitweilige Enthaltung von geiſtiger Arbeit, das Ausſpannen, bei; das Rad giebt dem Kopfe eine Ruhepauſe und hindert ihn, ſich zu überanſtrengen, da es Zeit fordert und in dieſer Zeit das Regiment für ſich allein beanſprucht. Über den beim Radfahren unvermeidlichen Zeitverluſt iſt freilich gerade der Schriftſteller, deſſen Gehirn ſonſt in allen wachen Stunden mit Problemen ringt und ſelbſt im Schlafe nicht ruhen will, anfänglich ſehr unzufrieden; er macht ſich Gewiſſensbiſſe und meint wohl gar, das Rad vertrage ſich überhaupt nicht mit ſeinem Beruf. Bald aber erkennt er, daß die durch das Radeln gewonnene Friſche ihn befähigt, nur um ſo intenſiver zu arbeiten; und ſobald er ſieht, daß er nun in wenig Zeit mehr zu leiſten vermag, als ehedem in viel Zeit, betrachtet er das Rad als ſeinen beſten Mitarbeiter und Amanuenſis. So iſt es mir ſelbſt ergangen, der ich, tief in die Nächte hinein an den Schreibtiſch gebannt und in beſtändiger Gedankenarbeit vergrübelt, dahin gekommen war, mich vorzeitig alt zu fühlen. Als ich ein paar Monate geradelt hatte, konnte ich dem lieben Freund

und Arzt, mit deſſen Zuſtimmung ich mich dem Radſport hingegeben, von einer wunderbaren Verjüngung meines ganzen Weſens, von neuer Schaffensfreudigkeit und wiedergekehrter Lebensluſt dankbar Meldung machen, und er antwortete: „Nun weiß man doch, wie eine Altemännermühle ausſieht, und bemerkenswert iſt, daß nicht Wind oder Waſſer, ſondern eigene Kraft das Räderwerk treibt.“

Indeſſen ſind auch einige abſprechende Urteile über den Radſport von ärztlicher Seite gefällt worden. Einer der heftigſten Angriffe dieſer Art iſt die Broſchüre: „Das weibliche Radeln“ von Leo. Aber der Verfaſſer zählt ganz unzweifelhaft zu denen, die dem Fahrrad von Anfang an mit einem unbeſieglichen Vorurteil entgegengetreten ſind, und dies Vorurteil hat auch ſein ärztliches Urteil getrübt. Er iſt der Typus jener alten Leute, welche die neue Zeit nicht mehr verſtehen, weil ſie ſie mit dem Maßſtab einer längſt vergangenen meſſen. Das geht unzweideutig hervor aus ſeiner Erklärung, daß er „aus vollſter Überzeugung in ethiſcher, moraliſcher, erzieheriſcher und ſomatiſcher Richtung hin zu denen gehöre, welche die möglichen Nachteile des weiblichen Radelſports ungleich höher taxieren, als den etwaigen entbehrlichen Nutzen.“ Es widerſpricht der ärztlichen Wiſſenſchaft geradezu und iſt auch im höchſten Sinne keineswegs ethiſch, ſich auf die hergebrachte Moral zu verſteifen, die doch ſo oft nur ein ſchöner Name für Engherzigkeit und Unduldſamkeit iſt. Eine gerechte Würdigung menſchheitlicher Beſtrebungen wird man wohl eher erreichen, wenn man zu der Erkenntnis vordringt, daß die Moral wandelbar iſt, und daß jede Zeit ihre beſondere erzeugt, die aus ihren beſonderen Bedürfniſſen herauswächſt. Mit dem Fortſchritt der Kultur müſſen die ethiſchen Begriffe, gerade weil ſie ſich veredeln und vertiefen, notwendig ſich

auch von den Fesseln der Konvention befreien, die mit der wahren Ethik gar nichts zu thun haben, sondern nur ihr Wachstum behindern.

Doch erklären sich Leos schiefe und verkehrte Urteile über den Radsport auch aus seinem mangelnden Sachverständnis. Denn offenbar ist er nicht selbst Radfahrer. Man glaube doch ja nicht, daß sich das Wesen des Radfahrens ohne eigene Ausübung verstehen läßt. Wer sie begonnen hat, dessen Anschauungen, dessen Empfindungsleben, dessen Gesichtskreis erweitern sich, und eine ganz neue Welt geht ihm auf, die dem bloßen Theoretiker verschlossen bleibt. Der Nichtradfahrer hat darum gar kein Recht, über das Radfahren mitzusprechen, noch weniger, darüber abzusprechen. In allen übrigen Fächern ist es geradezu eine sittliche Forderung, daß Sachverständige hinzugezogen werden, wenn über ihre Angelegenheiten zu Gericht gesessen wird. Nur dem Radsport glaubt jeder Vorschriften machen zu dürfen, ohne sich des einzigen Mittels, der praktischen Bethätigung, bedient zu haben, um zu lernen, wie es eigentlich damit beschaffen ist. Wir werden davon noch weiter zu reden haben. Kein Wunder, daß alle die verbissensten Widersacher des Rades keine Radfahrer sind.

Unter den physischen Nachteilen des Radfahrens nennt Leo zunächst „die neben der Ermüdung einhergehende, wenn auch nur vorübergehende Anschwellung und Steifigkeit der Arme und Beine, bedingt durch die Einseitigkeit der Haltung und Störung ihrer Innervation und Blutzirkulation.“ Jeder erfahrene Radler weiß, daß solche Erscheinungen aus dem richtigen Gebrauch des Rades nicht hervorgehen können, sondern nur aus seinem Mißbrauch. Bei Überanstrengung werden sie aber auch jeder anderen Körperbewegung folgen.

Ferner wird erwähnt „die ungleichmäßige Entwicklung

der Muskulatur u. ſ. w. am Knochenſkelett.“ Während die Muskulatur des Rumpfes, etwas weniger der Arme, in der Entwicklung zurückbleibe und in ihnen die fettige Entartung begünſtigt werde, ſollen ſich die Muskeln der Beine oft ganz enorm, ja bis zur Unſchönheit und Plumpheit und reſultierendem unzierlichen Gange entwickeln. Hier wie im ganzen Verlaufe der Schrift iſt es offenbar, daß Leos Urteil nicht auf Erfahrung beruht, ſondern theoretiſch ausgetüftelt iſt. Man könnte beinahe vermuten, es liege ihm die ſcheußliche, aber natürlich nur humoriſtiſch gemeinte Karikatur des bekannten Seligmannſchen Bildes zu Grunde: „Bicyclanthropos curvatus (der gekrümmte Radaffenmenſch). Rückbildung der Species Homo sapiens im XX. Jahrhundert (nach Haeckel).“ Wo hat Leo ſolche Beine mit ganz enorm und bis zur Plumpheit entwickelten Muskeln geſehen? Wenn er nur einmal die Berufsfahrer bei einem Radrennen beobachten will, wird er finden, daß ſie kaum ſtärkere Waden haben als andere junge Leute, ja daß manche gar keine beſitzen. Und das iſt auch ganz erklärlich; denn da die Füße des Radfahrers auf den Pedalen ruhen und es auf ebener Bahn nur eines leichten, ſpielenden Druckes bedarf, um das Rad vorwärtszubewegen, ſo leiſtet das Bein beim Radfahren weniger Arbeit, als beim Laufen, wie es denn auch weniger ermüdet. Gar nicht vergleichen läßt ſich das leichtfüßige Radeln mit dem harten, gewaltſamen Auftritt, der beim militäriſchen Marſchieren, beſonders beim Parademarſch, reglementsmäßig iſt, weswegen denn auch nach Leos Theorie plumpe Beine weit eher das Merkmal der Soldaten ſein müßten, an denen er jedoch gerade eine plaſtiſche Veredelung rühmt.

Weiterhin behauptet er, Haltung und Gang würden in der Wachstums- und Entwicklungsperiode durch das

Radeln überhaupt ungünstig beeinflußt. Bei einiger Übung in der Untersuchung nackender Gestalten, wie z. B. durch die Militärärzte bei den Rekrutierungen, sei man imstande, wo nicht durch Gymnastik das Übel ausgeglichen werde, ohne jede vorherige Personalkenntnis diejenigen Knaben und Jünglinge, welche viel radeln, wegen ihrer charakteristischen fehlerhaften Haltung und ihres mangelhaften Ganges herauszufinden. Aber durch eine hinreichende Anzahl thatsächlicher Beobachtungen läßt diese Anklage sich nicht begründen. Es ist vielmehr der Mangel jeder Art gymnastischer Übung, dem die Militärärzte so häufig die Schuld an der schwächlichen Entwicklung der jungen Leute zuschreiben müssen, und wenn auch jeder Verständige zugeben wird, daß für die Jugend eine vielseitige gymnastische Ausbildung wünschenswert erscheint, so kann doch nur ein ganz Verblendeter bestreiten, daß in Ermangelung einer solchen das einseitige Radeln immer noch tausendmal besser ist, als gar keine Gymnastik, und daß es deswegen thatsächlich eine Lücke ausfüllt.

Leo fragt nun, warum das, was er vom männlichen Geschlecht behauptet, bei den Mädchen anders sein sollte? Er vermöchte, sagt er, „Zweiflern spezielle Schilderungen von Hunderten und Tausenden zukünftiger Mütter vorzuführen, an denen der Sachverständige durch die Kleider hindurch Deviationen der Knochen und der jammervollen Gestalt erkennen könnte, wie sie auch bei übertriebenem (!) Radeln und disponierender Schwäche des Skeletts sich entwickeln können.“ Wie sie sich entwickeln können, wohlgemerkt! Daß sie es thun, wagt selbst er nicht zu behaupten; es ist eine bloße Möglichkeit, und noch dazu eine, die nur bei dem Zusammentreffen übertriebenen Radelns mit einer schon vorhandenen kon-

stitutionellen Minderwertigkeit eintreten könnte; es sind also keine Erfahrungen, um die es sich hier handelt, sondern Phantasien. Jene Deviationen der Knochen sind allerdings leider keine Seltenheit, aber mit dem Radfahren stehen sie in gar keinem Zusammenhang. In dem Gutachten, das die Berliner medizinische Gesellschaft 1864 über das Mädchenturnen abgab, heißt es: „Allgemeine Muskel- und Nervenschwäche, nervöse Leiden aller Art, Bleichsucht, mangelhaftes Wachstum, Schmal- und Engbrüstigkeit und Rückgratsverkrümmungen sind notorisch sehr häufige Krankheitszustände der Mädchen, wohl zehnmal so oft bei diesen beobachtet als bei Knaben." Und was hier von Deutschland gesagt ist, gilt auch von anderen Ländern, selbst von dem sportlustigen England. In seinem Erziehungsbuch zitiert Herbert Spencer folgende Erfahrung von Sir John Forbes: „In einer großen Stadt besuchten wir kürzlich ein Mädchen-Alumnat mit vierzig Schülerinnen, wo wir auf eingehende und sorgfältige Nachforschung erfuhren, daß es unter den Mädchen, die seit zwei Jahren zu dieser Schule gehörten (und das war die Mehrzahl), nicht eine einzige gab, die nicht mehr oder minder verwachsen war." Ich übersetze aus der englischen Ausgabe von 1878. Beide Beobachtungen, die deutsche wie die englische, stammen, wie man sieht, aus einer Zeit, die den weiblichen Radsport noch gar nicht kannte. Nicht den Fahrrädern also ist das Übel zuzuschreiben, und Leo müßte das wissen. Das Radfahren trägt ganz im Gegenteil zur Heilung jener Mißbildungen bei; es wirkt orthopädisch. Bemerkenswert ist es übrigens, daß ganz ähnliche thörichte Gründe, wie sie heutzutage gegen das Radfahren beider Geschlechter vorgebracht werden, seinerzeit auch gegen das weibliche Turnen erhoben wurden. Euler erzählt, daß man unter anderem befürchtete, das Turnen

mache die Mädchen zu ſtark und das Geſicht unſchön; auch bewirke es dicke Hälſe, plumpen Körper, ſowie zu ſtarke oder zu breite Hände.

Zum Schluſſe ſeines Sündenregiſters führt Leo den beim Radeln ſich entwickelnden Staub an, der ſowohl auf die Augen wie auf die Lungen ſchädlich wirke. Das mag richtig ſein. Da aber nur die von Fuhrwerken zermahlenen und von Pferdehufen zerſtampften Chauſſeen ſtaubig zu ſein pflegen, ſo kann die Polizei Augen und Lungen der Radfahrer ſchützen, wenn ſie die Bankette für den Radſport freigiebt. Viel wahrſcheinlicher iſt es, daß der ſcharfe Luftdruck die Augen ſchädigt, wenigſtens wenn ſie durch Überanſtrengung und Nachtarbeit bereits geſchwächt ſind. Starker Thränenfluß bei rauhem und windigem Wetter iſt in dieſem Falle bereits beobachtet worden. Doch dann muß eben von Augenleidenden beim Radeln eine Schutzbrille getragen werden.

Trotz all ſeiner Feindſeligkeit jedoch muß ſelbſt Leo zugeben, daß das weibliche Vergnügungs-Radeln ſeinen Nutzen hat, den er dem berufsmäßigen ſchon vorher zuerkannte. Aufſchließung der ſchönen Gottesnatur in weiterem Umkreiſe, fleißigere Bewegung in freier, friſcher Luft, Aufrüttelung aus dem verweichlichenden Zimmerleben und der geiſtigen und körperlichen Schlaraffenfaulheit, allmähliche Erhöhung der Widerſtandsfähigkeit gegen Witterungseinflüſſe, Reizung des Appetits durch die Muskelarbeit, Beförderung des Stoffwechſels, lebhaftere, wenn auch nur teilweiſe, Blutzirkulation und dadurch Anregung der Blutbildung, der Ernährung, der Kräfte und der Lebensfriſche, das erklärt er für Wirkungen, die keinem Zweifel unterliegen, und mehr kann man eigentlich nicht verlangen.

Betrachtet man nun ſeine Einwürfe gegen das Radfahren im ganzen, ſo ergiebt ſich, daß ſie einesteils nicht

ſtichhaltig, andernteils nur auf die Ausartungen des Sports, auf den Mißbrauch des Rades anwendbar ſind. Dieſe aber, die jeder bekämpfen muß, der das Fahrrad im Dienſte der Volksgeſundheit verwendet ſehen will, ſind kein zureichender Grund, um auch den vernunftgemäß betriebenen Radſport zu verurteilen; wer es thut, ſchüttet das Kind mit dem Bade aus. Und das eben geſchieht durch Leo, deſſen Polemik wir ſo eingehend behandeln mußten, um zu zeigen, wie wenig die Medizin gegen den Radſport in ſeiner berechtigten Ausdehnung vorzubringen hat.

Die ſchädlichen Wirkungen zu beleuchten, iſt auch der Hauptzweck des Vortrags, den Martin Mendelſohn im Verein für innere Medizin zu Berlin gehalten hat: „Der Einfluß des Radfahrens auf den menſchlichen Organismus.“ Doch erſcheint der Verfaſſer keineswegs als ein Widerſacher unſerer Übung, und ſeine Unterſuchung ſticht durch den wiſſenſchaftlichen Geiſt, in dem ſie unternommen wurde, ſehr vorteilhaft von Leos tendenziöſem Angriff ab. Nur muß man leider aus einem höchſt ungerechten Vorwurf, welchen Siegfried „lediglich das Produkt theoretiſcher Spekulationen ſeitens Nichtradfahrer“ nennt, den Schluß ziehen, daß es auch Mendelſohn an der vollen, nur durch praktiſche Ausübung des Sports erreichbare Sachkenntnis gefehlt hat. Er behauptet nämlich, daß beim Radfahren die durch die Bewegung erzeugte Wärme und der Blutafflux die ſexuelle Libido ſteigere; es ſei daher bei Männern nichts Seltenes, daß ſie wiederholt ihren Weg unterbrechen müſſen, da die geſchlechtlichen Erregungserſcheinungen ſie hindern, auf dem Fahrrad zu verbleiben. Man kann nur annehmen, daß derjenige, dem er dieſe Beobachtung verdankt, an Satyriaſis oder einem ähnlichen krankhaften Zuſtande litt und gar nicht auf das Rad, ſondern in die Klinik gehörte;

anders läßt eine ſolche Erfahrung, wenn es überhaupt eine iſt, ſich kaum erklären; denn ſelbſt falſche Sattelſtellung würde vielmehr Schmerzen, als Libido zur Folge haben. Wenn beim Reiten auf dem Pferde die Geſchlechtsorgane beeinflußt werden, ſo liegt die Urſache in der ſtarken Erſchütterung, die doch auf dem Rade nicht vorkommt. Mendelſohns Vorausſetzung, daß durch das Radfahren ein Blutafflux in den Unterleibsorganen ſtattfinde, iſt vollkommen irrig, und damit fällt auch ſeine Folgerung. Siegfried ſtellt demgegenüber die Thatſache feſt, daß die Einwirkung eine blutableitende, blutentleerende iſt, und erwartet mit Recht, daß jeder Radfahrer ihm dies aus Erfahrung beſtätigen wird. Seine perſönlichen und ärztlichen Beobachtungen haben ihn zu dem Ergebnis geführt, „daß das Radfahren mit dem Auftreten ſinnlicher Erregungen und Empfindungen unvereinbar iſt, daß es vielmehr das beſte und wirkſamſte Gegenmittel gegen eine etwa dazu vorhandene Neigung darſtellt.“ In der That erfordert es ja auch, ganz abgeſehen von dem Blutzufluß, viel zu viel Aufmerkſamkeit, lenkt es die Sinne viel zu ſehr ab, um ſexuelle Reizzuſtände die Oberhand gewinnen zu laſſen. Gerade die Entſinnlichung, die Unſchuld des Gemüts iſt eine von den hauptſächlichſten pſychiſchen Wohlthaten, die mit dem Radfahren verbunden ſind.

Abgeſehen von dieſem Vorwurf, der den Thatſachen widerſpricht und zur Ehrenrettung des Radſports mit allem Nachdruck zurückgewieſen werden muß, enthält Mendelſohns Schrift aber höchſt erfreuliche Zugeſtändniſſe. Wenn auch ſein eigentliches Thema die Pathologie des Radfahrens iſt, ſo hat er doch von dem Werte jeder angemeſſenen Körperübung und ſo beſonders des Radfahrens für den normalen Organismus eine hohe Meinung. Es ſetze eine

große Zahl von Muskeln in Thätigkeit, und gerade diejenigen unter ihnen, welche beim Gehen feiern, es führe noch dazu aus der Enge der Stadt in die günstigen hygienischen Bedingungen der freien Natur hinaus; es steigere den Mut und das Selbstvertrauen. Darum können die Vorteile dieser Übung, ihre günstigen Rückwirkungen auf den Ablauf der körperlichen und geistigen Funktionen große, unschätzbare sein, wenn sie mit Maß und der Individualität entsprechend vorgenommen werde. Das Radfahren werde in glücklicher Vereinigung vier verschiedenen Anforderungen des Lebens gerecht, indem es als gymnastische Übung, als Erholung von geistiger Arbeit, als Berufsausübung, und besonders als das idealste, weil unabhängigste und wohlfeilste Beförderungsmittel diene. Gegenüber der Heilkraft des Radfahrens auf den erkrankten Organismus nimmt er allerdings eine sehr skeptische Haltung ein; aber er führt doch gegen den Schluß eine Anzahl Fälle an, in denen es bei mäßigem Gebrauch bemerkenswerte Erfolge gehabt hat, sowohl bei Frauenleiden wie bei Krankheiten der Atmungsorgane und des Herzens. Den von anderen Seiten bezeugten günstigen Einfluß des Radfahrens auf die Gicht hält er selbst für wahrscheinlich.

Indessen war es ihm doch in erster Linie darum zu thun, auf die Gefahren des Radsports, auch bei sonst gesunden Personen, hinzuweisen. Aber er verliert sich dabei nicht in solche lächerlichen Extreme wie Leo, und gerade wo dieser von den „oft ganz enorm, ja bis zur Unschönheit und Plumpheit entwickelten Muskeln der Beine und resultierendem unzierlichen Gange“ spricht, heißt es bei Mendelsohn: „Damit bleibt der Gesamteindruck eines solchermaßen in seiner Kraft gesteigerten Gliedes im wesentlichen ein unveränderter, und man kann daher einem durch Radfahren ver-

vollkommneten Körper die Art seiner Ausübung nicht ebenso ohne weiteres ansehen, wie etwa einem Reiter, dessen Gang durch die besondere Entwicklung der Adduktoren etwas Charakteristisches erhält." Solch' ein Zugeständnis ist um so wertvoller, als Mendelsohn für die üblen Wirkungen des Radfahrens einen unerbittlich scharfen Blick besitzt. Diese üblen Wirkungen aber sind im wesentlichen die Folgen des Übermaßes, der Übertreibung, und hiergegen warnend die Stimme zu erheben, ist nicht nur Sache des Arztes, sondern auch unsere eigene Sache, gerade weil wir das Rad als einen Krafterneuerer für das ganze Volk begrüßt haben. „Es ist auch hier wie mit den anderen wirksamen Agentien unseres Arzneischatzes", schließt Mendelsohn seine Arbeit: „im Übermaß verwendet sind sie Gifte, und nur in der sorgfältig bemessenen Heildosis wirkliche Heilmittel."

Nicht radfahren dürfen Personen, die an organischen Herzkrankheiten, vorgeschrittener Lungenschwindsucht, fieberhaften Zuständen, akuten Entzündungen, Hirn- und Rückenmarkkrankheiten, also auch Epilepsie, sowie an Nierenerkrankungen leiden. Ebenso wenig solche mit Anlage zu Gelenkentzündungen. Auch bei gewissen Frauenleiden ist das Radfahren unzulässig, und unbedingt ist es dem weiblichen Geschlecht zur Zeit der Menstruation zu verbieten. Nur bedingungsweise radfahren dürfen solche, die mit leichteren Krankheitszuständen der Lunge und der Luftröhre oder mit nervösem Herzklopfen behaftet sind, sowie die sogenannten Apoplektiker. Eingehenderes darüber geben die meisten Ärzte, die über das Radfahren geschrieben haben, unter den deutschen besonders Nußbaum, Fressel, Hoffmann und Mendelsohn, in ihren Schriften. Überhaupt sollte niemand, der nicht kerngesund ist, ohne ärztliche Erlaubnis das Radfahren erlernen; und besonders bei Angehörigen des weiblichen

Geſchlechts, älteren Leuten und Kindern darf es nicht unterlaſſen werden, vorher den Arzt um Rat zu fragen.

Hinſichtlich des Radfahrens der Kinder ſind die Meinungen geteilt. Doch was hier als Gegengrund angeführt wird, iſt eben auch nur das Übermaß. Sir Benjamin Ward Richardſon meint, ſolange der Körper ſich noch in der Entwicklung befinde, ſolange alſo das Skelett noch nicht vollkommen ausgebildet ſei, das ſeine volle Reife erſt mit einundzwanzig Jahren erlange, dürfe das Radfahren nicht mit Leidenſchaft betrieben werden. Das iſt ein verſtändiger Rat, ſofern unter Leidenſchaft Maßloſigkeit verſtanden wird; doch gilt er in dieſem Falle für jedes Alter. Andere fordern indeſſen aus übertriebener Vorſicht, daß bis zum achtzehnten Jahre mit dem Erlernen überhaupt gewartet werde, was eine beklagenswerte Schädigung der heranwachſenden Generation gerade in der Zeit, wo ihr die gymnaſtiſchen Übungen am meiſten notthun, bedeuten würde. Sehr beſtimmt wenden ſich denn auch die mediziniſchen Sportſchriftſteller in Deutſchland, wie Freſſel, Hoffnung und Siegfried gegen eine ſolche Beeinträchtigung. „Laſſen wir die Jugend denn nicht auch durch Turnen ihren Körper ſtählen und kräftigen?“ fragt der erſtere. Aber er wünſcht allerdings, daß das Radfahren der jungen Leute nur in verſtändiger, ihren Kräften angemeſſener Weiſe betrieben werde, wozu bei Siegfried und Hoffnung noch die Forderung kommt, daß es von älteren Perſonen überwacht werde, um Übertreibungen zu verhüten, und daß nur ein gut paſſender Sattel Verwendung finde. Bedenklich ſcheint es freilich, wenn bereits Kinder von drei bis vier Jahren zu Kunſtradfahrern ausgebildet werden; aber ſobald die Jugend Turnunterricht erhält, darf man das maßvolle Radfahren gewiß als einen nützlichen Beſtandteil ihrer allgemeinen

gymnaſtiſchen Erziehung anſehen; denn auch das Rad iſt ein Turngerät für ſie. Man kann ja täglich beobachten, mit welcher ſpielenden Leichtigkeit kräftige Knaben das Radfahren erlernen, und mit welcher bewunderungswürdigen Meiſterſchaft ſie es vermöge ihrer Gelenkigkeit beherrſchen. Sie ſind darin den Erwachſenen weit überlegen; ein Beweis, daß es der jugendlichen Natur beſonders angemeſſen iſt. Auf die frühe Ausbildung der Stärke, Geſchicklichkeit, Hurtigkeit, Sicherheit legt auch Kant vorzüglichen Nachdruck. Als Beiſpiel führt er die Schweizer an, die ſich ſchon von Jugend auf gewöhnen, auf den Gebirgen zu klettern, ſo daß ſie auf den ſchmalſten Stegen mit völliger Sicherheit gehen und tiefe Klüfte überſpringen lernen. „Die meiſten Menſchen," ſagt er, „fürchten ſich vor einem eingebildeten Falle, und dieſe Furcht lähmt ihnen gleichſam die Glieder, ſo daß alsdann ein ſolches Gehen für ſie mit Gefahr verknüpft iſt. Dieſe Furcht nimmt gemeiniglich mit dem Alter zu." Er meint daher, ſolche Verſuche mit Kindern ſeien wirklich nicht ſehr gefährlich, zumal dieſe im Verhältnis zu ihrer Stärke ein weit geringeres Gewicht haben, als Erwachſene, weswegen ſie auch nicht ſo ſchwer fallen. Wir ſind demnach der Anſicht, daß der Wert des Radfahrens für die körperliche Ausbildung gerade der Jugend beſonders hoch zu veranſchlagen iſt. Nur darf nicht vergeſſen werden, daß dem Rade mehr als jedem anderen Turngerät die Verſuchung zum Mißbrauch beiwohnt, daß alſo ſeine Benutzung ſeitens der Jugend mit Gefahren verknüpft iſt, welche kein Erzieher aus dem Auge verlieren darf, wenn es nicht das Gegenteil ſeines ſegensreichen Zweckes herbeiführen ſoll.

Für das Radfahren der Erwachſenen giebt es ganz beſtimmte Regeln, deren Nichtbeachtung der Geſundheit

ſchweren Schaden bringen kann. Alle dieſe Regeln gelten in verſchärftem Maße auch für die Jugend. Die wichtigſte iſt, daß beim Radfahren der Mund ſtets geſchloſſen bleibe und nur durch die Naſe geatmet werde. Sodann iſt bergan ſtets langſam zu fahren; bei größeren Steigungen aber hat man abzuſitzen und das Rad zu ſchieben. Ferner muß der Sattel durch einen Sachverſtändigen richtig geſtellt werden, d. h. ſowohl in einer der Beinlänge entſprechenden Höhe wie in einer Hebung nach vorn, die das Vorgleiten verhindert. Desgleichen wähle man eine praktiſche Lenkſtange und ſchraube ſie ſoweit heraus, daß ſie eine vollkommen aufrechte Körperhaltung geſtattet. Durch den Rennſport ſind heutzutage die ſogenannten Rennmaſchinen mit tief nach unten gebogenen Lenkſtangen bei unſeren jungen Leuten Mode geworden; das ſolide Tourenrad genügt ihnen nicht mehr; ſie möchten alle Rennfahrer und womöglich Meiſterſchaftsfahrer ſein. Solche Lenkſtangen zwingen zu einer weit nach vorn gebeugten Haltung, und darum iſt dieſe verderbliche Mode mit aller Energie zu bekämpfen. Daß die liegende Stellung auf dem Rade höchſt unſchön iſt, wird wohl niemand leugnen, der äſthetiſches Gefühl beſitzt. Der ſchwerſte Vorwurf trifft ſie aber wegen ihrer Geſundheitsſchädlichkeit. Von allen Ärzten, deren Urteil hier allein in Frage kommt, wird ſie einſtimmig verdammt. Schlank und aufrecht und ebenſo gerade wie den Reiter auf ſeinem Pferd verlangt Freſſel den Radfahrer; die Schultern ſollen zurückgenommen ſein, die Bruſt frei gewölbt, der Rücken gerade wie ein Brett, das iſt Siegfrieds Forderung. Schon in der Ruhe iſt die zuſammengekrümmte Stellung nachteilig, wieviel mehr muß ſie es ſein bei einer ſo geſteigerten Thätigkeit des Herzens und der Lungen, wie ſie mit dem Radfahren zuſammenhängt. Es kommt bei dieſem ſo ſehr viel auf ein

freies und tiefes Atmen an, und gerade das wird durch die Einengung des Bruſtkaſtens unmöglich gemacht. Auf ſämtliche Organe der Bruſt- und Bauchhöhle ſowie auf das Knochengerüſt der Wirbelſäule und des Bruſtkorbes erſtreckt ſich, nach Siegfrieds Ausdruck, der ſchädliche Einfluß dieſer katzbuckelartigen Krümmung, und das iſt gerade für den unreifen jugendlichen Körper ſo verhängnisvoll, daß jeder Erwachſene, dem die Leitung der Jugend obliegt, ſich ſchwer an ihr verſündigt, wenn er ihr ſolche widernatürliche Haltung erlaubt.

Mit allem Ernſt iſt das junge Volk ſchließlich noch am überſchnellen Fahren zu verhindern. Fünfzehn Kilometer in der Stunde ſollten ſelbſt für reife Perſonen das äußerſte Maß ſein; aber vielleicht iſt das ſchon zu viel. Rocheblaves wenigſtens will nicht mehr als zwölf Kilometer geſtatten, weil bei 14 bis 16 Kilometern der Puls ſchon mit 150 Schlägen geht. Eine ſolche Steigerung der Herzthätigkeit kann, wenn ſie ſich häufig wiederholt, zu dauernden Herzkrankheiten und zu einem frühen Tode führen. Vor allem ſollte es deswegen den Knaben verboten werden, Wettrennen unter ſich zu veranſtalten, wozu die Natur des Rades und das Beiſpiel des Rennſports ſie nur allzuleicht verführt.

Das ſind die Bedingungen, deren Mißachtung das Rad zu einem Mörder unſerer blühenden Jugendſchar machen könnte; ſie immer wieder einzuſchärfen, dürfen deswegen ſowohl die Eltern in der Familie wie die Lehrer in der Turnſchule nicht verabſäumen. Werden ſie aber erfüllt, ſo kann das Fahrrad, wie es den Erwachſenen zur Erhaltung, zur Kräftigung und Wiederherſtellung ihrer Geſundheit dient, auch in der Jugenderziehung als Bildungsmittel des Leibes und des Charakters eine bedeutſame Rolle ſpielen.

Aber noch eins bleibt für die Jugend zu beachten. Da es feststeht, daß das Radfahren nicht alle Muskeln in gleicher Weise zur Entwicklung kommen läßt, so könnte es leicht zur Verunstaltung und Schwerfälligkeit führen, wenn es in jungen Jahren zu einseitig und ausschließlich geübt würde. Wir wollen aber ganze Männer, ganze Frauen, wir wollen ein harmonisch ausgebildetes Geschlecht heranwachsen sehen. Und deswegen ist neben dem Radfahren auch das Wandern, das Turnen, das Bewegungsspiel, das Schlittschuhlaufen und Schwimmen nicht zu vernachlässigen. Auch das Rudern ist, wenn es maßvoll betrieben wird, eine sehr heilsame Übung, bei der alle Teile des Körpers zugleich beschäftigt werden. Kein unverhältnismäßig großer Teil der Erholungszeit ist deswegen dem Radfahren zuzugestehen, sondern es soll abwechseln mit anderen Körperübungen, die auf andere Muskeln kräftigend einwirken. Nur wenn das geschieht, gedeiht das freie Spiel der Kräfte. Denn so hoch wir den Wert des Fahrrads für die Volksgesundheit veranschlagen, als Universalheilmittel dürfen wir es nicht betrachten; das wäre ein gefährlicher Irrtum. Nicht über, sondern gleichberechtigt neben den anderen Zweigen der Gymnastik steht der Radsport in der Jugenderziehung, und je verständiger zwischen ihnen die Arbeitsteilung, um so besser werden sie zusammenwirken gegen die Entartung der Rasse.

V.

Der Rad-Rennſport und die Nachteile der Sport-Leidenſchaft.

Die Ethik, meint Herbert Spencer, habe mit den einzelnen Zweigen des Sports nicht viel mehr zu thun, als die verſchiedenen Grade ihrer Mißbilligung feſtzuſtellen. Dieſe Auffaſſung iſt nach dem Standpunkt, den wir vertreten, und auch nach Spencers eigenen Vorausſetzungen hinſichtlich der Pflicht, für die Geſundheit Sorge zu tragen, viel zu rigoros. Der engliſche Jockey-Klub führt mit Stolz den Wahlſpruch: Pro patria est, dum ludere videmur, und mit voller Berechtigung darf auch jeder andere Sport ihn ſich aneignen, dem das Spiel ein Mittel zur Übung der Leibeskraft iſt. Der Wetteifer, der dabei mitwirkt, dient, wie wir ſchon geſehen haben, in höchſt zweckmäßiger Weiſe der Entwicklung des Willens und der Steigerung leiblicher Tüchtigkeit bis zur Höhe menſchlichen Vermögens. Die olympiſchen Spiele waren Wettkämpfe, alſo Sport; und da ſie als Bildungsmittel des Volkes eine nationale Aufgabe erfüllten, waren ſie Sport in der edelſten Bedeutung. Die Verwerflichkeit des Sports liegt mithin nicht in ſeinem Weſen; ſie liegt nur in ſeiner Ausartung.

Nachdem Wettrennen und Wettfahrten zu Fuß, zu

Pferde, zu Wagen und in Ruderbooten ſeit dem Altertum den menſchlichen Ehrgeiz als Kraftproben gereizt hatten, mußte der Radrennſport ſich mit Notwendigkeit aus der Natur einer Maſchine ergeben, deren größte Bedeutung in ihrer Schnelligkeit beſtand. Es war von großer Wichtigkeit, den Wert des Fahrrads durch ſeine Leiſtungsfähigkeit zu erweiſen, und da dieſe von der Leiſtungsfähigkeit des Radfahrers abhängt, ſo lag der ſportmäßige Betrieb der Radfahrkunſt, alſo die auf das Ziel höchſter Gewandtheit und Ausdauer gerichtete Erziehung des Radfahrers, im Weſen der Sache. Aber aus dieſer Abhängigkeit des Rades von ſeinem Führer folgte auch die Eigentümlichkeit des Radrennſports, die allen früheren Sportzweigen fremd war: daß er ſich zum großen Teil in den Dienſt der Induſtrie ſtellte. Urſprünglich war in den Wettkämpfen vorwiegend das ideale Moment beſtimmend; es wurde nur um Ehrenpreiſe gefochten. Doch bald wurden durch Geldpreiſe weniger ideale Triebe zu Hilfe gerufen, bis endlich die Induſtriellen aus dem Rennſport einen Konkurrenzkampf ihrer Fabrikate machten, indem ſie die hervorragenden Sportkräfte an ſich zogen und ſie dafür bezahlten, daß ſie für ihre Räder oder Reifen Reklame fuhren. Dieſe Reklamefahrer wurden alſo Angeſtellte der Fabrikanten, ſie übten den Rennſport, der nun ihr einziger bürgerlicher Beruf war, zum Broterwerb aus. Allerdings beweiſt ihre Reklame keineswegs, was ſie beweiſen ſoll. Wenn zwei Räder gleich gut ſind, ſo ſiegt der beſſere Mann, und ſelbſt auf einem minderwertigen Rad wird ein guter Fahrer den minderwertigen noch beſiegen, der ein gutes Rad benutzt. Die Sportzeitungen, die über die Ergebniſſe der Rennen berichten, ignorieren daher auch völlig die von den Rennfahrern benutzten Fabrikate und geben die Ehre allein dem menſchlichen Wettkämpfer.

Trotzdem haben die Berufsfahrer, indem sie für den Ruhm der Fabriken kämpfen, einen Teil ihres eigenen Ruhmes verkauft. Das hindert natürlich nicht, daß sie Ehrenmänner im vollen Sinne des Wortes sind, und es entzieht ihren Leistungen, die nur durch bewunderungswerte Ausdauer, also auch durch moralische Vorzüge, möglich sind, nichts von ihrer Bedeutung. Ebensowenig kann ihnen die Betrachtung Abbruch thun, daß sie eigentlich, indem sie ihre Kunst für Geld ausüben — ihr Jahreseinkommen ist mitunter so groß wie ein Ministergehalt —, zum fahrenden Volk gehören, das aus Seiltänzern, Kunstreitern, Akrobaten und Gauklern besteht; denn da auch die ausübenden Künstler höherer Art, Musiker, Sänger und Schauspieler, ja sogar die schaffenden, wie Dichter, Maler, Bildhauer und Komponisten, das Geld als Preis ihrer Arbeit nicht verschmähen, so vermag die Thatsache des klingenden Lohnes unmöglich die Kunst oder den Künstler herabzusetzen. Die strenge Scheidung zwischen Amateurs und Professionals hat denn auch, neben einer berechtigten, eine andere, ebenso lächerliche wie unerquickliche Seite. Es ist gewiß das Höchste, ja es ist das eigentlichste Wesen des Sports, nur für die Ehre zu ringen. So war es im griechischen Altertum, so war es auch in der deutschen Turnkunst. Spiele, an die sich der kleinste Gewinn knüpfte, wurden von Jahn mit moralischer Strenge verworfen. „Turnspiel geht um Sieg", sagte er. Aber alles, was an diesem Grundsatz ideal ist, wird im Radrennsport wieder in Frage gestellt durch die Anmaßung, die in dem Worte „Herrenfahrer" liegt. Es war nicht wohlgethan, daß wir sie zugleich mit dem Sport aus England übernahmen. Sie entstammt der geldstolzesten Plutokratie der Welt, die in verächtlichem Dünkel auf alles, was nicht von seinen Renten leben kann, wie auf niedrigere

Weſen hinabblickt. Ein Sport, in deſſen Liebe alle Volkskreiſe zuſammenkommen, ſollte doch unter ſeinen Anhängern den kapitaliſtiſchen Übermut unterdrücken, der, aus einer beſchränkten, ja aus einer wahrhaft ruchloſen Geſinnung geboren, den Menſchen nicht nach dem taxiert, was er iſt, ſondern nach dem, was er hat. Auf dem ganzen Erdenrunde iſt nichts ſo erbärmlich wie der Snob; er beleidigt den Geiſt der Menſchheit.

Aber trotz alledem liegt das Rennweſen, wie es von den Berufsfahrern getrieben wird, außerhalb des Rahmens unſerer Unterſuchung; denn es iſt kein Sport. Der Kunſtreiter ſteht gewiß in der Dreſſur und der vollkommenen Beherrſchung des Pferdes unter den Reitern obenan; doch wird ihn niemand als Sportsman bezeichnen. Ebenſowenig ſind die Berufsfahrer Sportsmen. Der wirkliche Sport iſt Selbſtzweck, er iſt Spiel und nicht Geſchäft; die Berufsfahrer aber bezwecken, durch bezahlte Schauſtellungen Geld zu verdienen, und deswegen ſind ſie Geſchäftsleute. Aus dieſem Grunde können ſie auch von einer Kritik gar nicht berührt werden, die das Radfahren als geſundheitsförderndes gymnaſtiſches Spiel in ſeinem Einfluß auf die großen Maſſen betrachtet, weil dieſer Einfluß bei dem berufsmäßigen Betrieb eben gar nicht in Frage kommt. Ein Beruf, durch den ein ganz beſtimmter Stand ſeinen Lebensunterhalt erwirbt, hat ſeine Exiſtenzberechtigung im Weſen der bürgerlichen Geſellſchaft; aber das Geſetz der Arbeitsteilung macht ihn exkluſiv; er berührt die Allgemeinheit nicht, und dieſe darf ihn getroſt ſeine eigenen Wege gehen und ſeine eigenen Ziele verfolgen laſſen, die eben rein geſchäftlicher Art ſind.

Der Radrennſport, dem allein der Name des Sports zukommt, wird einzig von Amateurs ausgeübt, und nur mit dieſen haben wir uns deswegen hier zu befaſſen. Damit

erkennen wir zugleich die Berechtigung, ja die Notwendigkeit der Scheidung in Amateurs und Profeſſionals an; nur würde es ſowohl aus ſachlichen wie aus ethiſchen Gründen angemeſſen ſein, nicht mehr zwiſchen Berufsfahrern und Herrenfahrern, ſondern zwiſchen Berufsfahrern und Sportsmen zu unterſcheiden. Wir müſſen es als ein großes Glück anſehen, daß dieſe Scheidung der größeren Mehrzahl der Radfahrer verbietet, um Geld zu kämpfen. Wenn die Gewinnſucht ſich allgemein in den Dienſt der Sportausübung ſtellte, ſo würde das Rennweſen noch eine größere Gefahr für die Volksgeſundheit bedeuten, als es ohnehin ſchon der Fall iſt. Es ſcheint darum keineswegs wünſchenswert, die Trennung der Berufsfahrer und der Amateurs zu beſeitigen; ja es wäre gut, wenn überhaupt alle öffentlichen Radrennen da, wo vom Publikum ein Eintrittsgeld erhoben wird, ausſchließlich den Berufsfahrern überlaſſen blieben. Streng genommen verſtößt es doch bereits gegen den Begriff des Herrenfahrers, bei bezahlten Schauſtellungen mitzuwirken, und es würde im allgemeinen Intereſſe liegen, wenn dieſe Anſchauung Boden gewönne.

Der Radrennſport verfolgt den Zweck, die größtmögliche Schnelligkeit zu erreichen oder, wie es in der Sportſprache heißt, möglichſt hohe Records aufzuſtellen. Die bisherigen Records mit ihren Maſchinen zu ſchlagen und alle Konkurrenten an Schnelligkeit zu überbieten, iſt das beſtändige Streben der Fabriken und der teils durch den Ehrgeiz, teils durch die hohen Preiſe angefeuerten Rennfahrer. Eine unerſättliche Schnelligkeitsgier hat ſich des Rennſports bemächtigt und Leidenſchaften entfeſſelt, die weit abliegen von der reinen Freude eines maßvollen Sportbetriebs.

Dabei kann nicht einmal zugegeben werden, daß die Erfolge der Bahnrennen für die praktiſche Leiſtungsfähigkeit

des Rades beweiskräftig ſind. Denn im täglichen Verkehr, wo die Schnelligkeit des Fahrrads unter Umſtänden über Leben und Tod entſcheiden kann, giebt es keine glatten, trockenen Cementbahnen, ſondern da ſind holprig gepflaſterte Straßen, ſchlüpfrige Chauſſeen und allerlei Terrainſchwierigkeiten zu überwinden. Alſo können nur Straßenwettfahren wirklich zeigen, was das Rad unter gewöhnlichen Bedingungen vermag. Die Bahnfahrer gehen aber in der Regel gar nicht auf die Landſtraße, weil dieſe ungünſtig auf ihren Tritt wirken ſoll. Es iſt daher auch erklärlich, wenn Detlev Sierck meint, das Rennweſen ſei für den Radfahrſport, was für ein Haus die Ornamentik. Wir werden ſehen, in welchem Sinne das zutrifft. Die Ornamentik einer afrikaniſchen Boma beſteht in den Schädeln erſchlagener Menſchen.

Eine andere Einrichtung des Rennweſens, die es für das wirkliche Leben wertlos macht, iſt die jetzt allgemein übliche Führung der Rennfahrer, beſonders der Dauerfahrer, durch Schrittmacher. Denn im Ernſtfalle werden wohl zumeiſt keine Schrittmacher vorhanden ſein; wenn ſie es aber ſind, ſo können ſie eilige Botſchaften auch ohne den Rennfahrer überbringen, und dieſer iſt dann überflüſſig. Sodann zeigt ſich mit Benutzung von Schrittmachern wohl, was das Rad vermag, aber nicht, was der Reiter vermag, durch den das Rad doch erſt Leben und Bewegung erhält. Der Luftwiderſtand, welcher ſich bei Gegenwind ſogar vervierfacht, gehört einmal zum Weſen des Radfahrens; wo er durch vorauffahrende Luftbrecher und Windfänger beſeitigt wird, tritt eine künſtliche Erleichterung der Arbeit des Rennfahrers ein, die mit den normalen Bedingungen des Radfahrens nicht zu vergleichen iſt. Unter ſonſt gleichen Bedingungen ſiegt daher auch der Radfahrer, der die beſten Schrittmacher hat; es iſt alſo nicht das perſönliche Übergewicht, das die

Entſcheidung herbeiführt. Das Schrittmacherweſen hat mithin nicht den Zweck, die Schnelligkeit des Rennfahrers, ſondern die des Rades zu erweiſen; es dient nur der Induſtrie. Inſofern iſt es allerdings für das Rad ſelbſt eine beweiskräftigere Reklame, als das Rennen ohne Schrittmacher, dem wir dieſe Beweiskraft nicht zugeſtehen konnten. Aber von Sport kann dabei nur noch in ſehr beſcheidenem Maße die Rede ſein. Sportsmen ſollten daher das Rennen mit Schrittmachern den Profeſſionals überlaſſen.

Auch bei Straßenrennen werden Schrittmacher benutzt. Der Amerikaner Murphy hat in ihrer Anwendung das Ungeheuerlichſte geleiſtet. Im Herbſt 1897 legte er mit ihrer Hilfe die engliſche Meile in einer Minute $^4/_5$ Sekunden zurück, indem er mit Rückenwind eine ſteil abfallende Strecke hinabſauſte. Die erreichte Geſchwindigkeit belief ſich auf 95 Kilometer in der Stunde, übertraf alſo die des Blitzzuges. Dieſen ſeinen eigenen Record ſchlug Murphy zwei Jahre darauf, als er hinter einem Expreßzug, oder eigentlich innerhalb einer an dieſen angebauten, nach hinten offenen Halle mit Dach und Seitenwänden, die engliſche Meile in $57^4/_5$ Sekunden fuhr. Das iſt wohl das Äußerſte, was die Schnelligkeitsgier bisher erreicht hat.

Wir wiſſen von den Ärzten, daß zwölf bis höchſtens fünfzehn Kilometer in der Stunde für den Radfahrer das geſunde Maß iſt, deſſen Überſchreitung ihm mit Gefahr droht. Wie weit es durch den Rennſport überſchritten wird, lehren die Records unſerer Flieger- und beſonders unſerer Stehergrößen, auch wenn wir von Murphys Monſtroſitäten abſehen. Es iſt klar, daß ſolche außerordentlichen Leiſtungen eine gewaltige Überanſtrengung der Kräfte erfordern, und wir haben nun nachzuforſchen, welchen Einfluß dieſe auf die Geſundheit ausübt.

Bei Touriſten ſind nach übermäßigem Bergklettern, bei Soldaten nach forcierten Märſchen Dehnungen des Herzmuskels, Herzerweiterungen, ſowie Nierenerkrankungen feſtgeſtellt worden. Ebenſo hatten engliſche Ärzte ſchon vor den Zeiten des Radſports bei den Bootsmannſchaften von Oxford und Cambridge, welche die alljährlichen Ruderwettfahrten auf der Themſe abhalten, das häufige Auftreten von Herzkrankheiten betont. Dr. Albu in Berlin hat nun ein Dutzend Radrennfahrer vor und nach einer Fahrt von 5—30 Minuten Dauer genau unterſucht, und die Ergebniſſe, die er dabei gewann, ſind ſo bedenklicher Natur, daß ſie jedem Sportfreunde zur Warnung dienen ſollten. Sie waren bei allen zwölfen mehr oder minder ausgeprägt, wenn auch, je nach der Widerſtandskraft des einzelnen, in verſchiedenem Grade. „Die Aktion des Herzens", heißt es in Ritterbands Bericht, „war in einem Maße verſtärkt, daß ſie bei jedem Herzſtoß die Bruſtwand fühl- und ſichtbar erſchütterte. Es fand ſich eine, bei manchen Fahrern ſogar relativ beträchtliche Herzerweiterung, die vor der Fahrt nicht beſtanden hatte, und zuweilen waren ſtatt der normalen Herztöne gewiſſe Geräuſche zu hören, die den Beweis lieferten, daß die Funktion des Herzens in hohem Grade alteriert war. Der Puls war im erſten Moment unfühlbar, dann fadenförmig, weich und klein und ſchlug 144 mal in der Minute, während die normale Pulszahl 75—80 beträgt. Das Atmungstempo war 48—64 pro Minute (ſtatt 18 unter gewöhnlichen Umſtänden). Lippen und Geſicht zeigten eine bläuliche Färbung, alſo Zuſtände, wie ſie ähnlich ſonſt nur bei drohender Herzlähmung gefunden werden. Man hatte den Eindruck, daß dieſe Männer ſich nur infolge langer Gewöhnung und durch ihren energiſchen Willen aufrecht erhielten." Albu ſieht in dieſen Erſcheinungen hauptſächlich

die Folge exceſſiver Muskelanſtrengung, welche den Blutdruck erhöht und die Zirkulation ſo bedeutend ſteigert, daß der Herzmuskel das ihm in weit größerer Menge und unter weit ſtärkerem Druck als ſonſt zuſtrömende Blut nicht bewältigen kann und infolge deſſen gedehnt wird.

Eine andere Urſache erblickt er in der vorgebeugten Stellung der Rennfahrer bei forciertem Fahren, auf deren große Schädlichkeit wir bereits hingewieſen haben. Gerade auf der Rennbahn kann man ſie ja in ihren lächerlichſten Geſtalten beobachten. Freilich dient ſie der Schnelligkeit; ſie bietet dem Luftwiderſtande den kleinſten Raum und folgt demſelben Prinzip wie der horizontale Flug und Körperbau des Vogels, die horizontale Richtung des Schwimmens, der Bau der Schiffe. Aber daß ſie gewiſſermaßen notwendig iſt, ſpricht gegen die Berechtigung des Rennfahrens überhaupt. Sie komprimiert nach Albu den Leib und die hier liegenden großen Gefäße, die das Blut zum Herzen zurückführen, iſt alſo für die Fortbewegung des Blutes vom und zum Herzen ein enormes Hindernis, und eben dies leiſtet der Dehnung und Erweiterung dieſes empfindlichen Organs ganz beſonders Vorſchub.

Auch die Nierenthätigkeit ſämtlicher von Albu unterſuchten Rennfahrer zeigte mehr oder minder bedeutende krankhafte Veränderungen.

Alle dieſe pathologiſchen Zuſtände des Herzens und der Nieren ſind allerdings zunächſt nur vorübergehend und gleichen ſich in der Ruhe wieder aus. Bei häufiger Wiederholung der Anſtrengung aber ſummieren ſich in beiden Organen die ſchädlichen Wirkungen, und es kommt zu tiefgreifenden, unheilbaren Störungen, zu bleibendem Siechtum, und blühende Jünglinge werden zu Invaliden.

Zu beachten iſt nun, daß ſämtliche Rennen, die ſolche

bedenklichen Erscheinungen hervorriefen, sich, wie oben erwähnt, nur über die Zeit von 5 bis 30 Minuten erstreckten. Bei Steherkonkurrenzen ist aber eine mehrstündige Dauer nichts Ungewöhnliches. Ja, in Amerika hat man ununterbrochene sechstägige Radrennen veranstaltet, so im Dezember 1896 in New-York. In den Zeitungen, welche darüber berichteten, hieß es: „Die Teilnehmer, die über die nötige Energie verfügten, 144 Stunden ohne Schlaf, ohne Ruhe und in steter Aufregung im Sattel zu bleiben, werden vielleicht den Rest ihres Lebens brauchen, um sich von den Anstrengungen zu erholen." Der Sieger, Hale, konnte am letzten Tage nur mit Mühe und unter Anwendung aller erdenklichen künstlichen Mittel dazu gebracht werden, das Rennen fortzusetzen, und schließlich bekam er sogar Halluzinationen. Auch einzelne seiner Mitbewerber hatten Anfälle von Irrsinn, andere stürzten wie leblos von der Maschine auf die Bahn. Ganz ähnliche Dinge ereigneten sich noch im Juli 1899 in Paris beim 24-Stunden-Rennen um den Bol d'Or.

Nach dem Physiologen Tissier ist eine der bedenklichsten Folgen des Rennsports der „Automatismus" der hauptsächlich beschäftigten Muskeln. Wettfahrer, die das Rad verlassen, können mitunter keinen Schritt gehen, radeln aber sofort weiter, wenn man sie wieder in den Sattel hebt. „Der Engländer Mills fiel auf der Fernfahrt Bordeaux-Paris jedesmal in Ohnmacht, wenn er sich in die Kontrollbücher einschrieb, sobald er aber wieder auf dem Sattel saß, rannte er mit solcher Schnelligkeit, daß er alle Schrittmacher überholte." Tissier erklärt dies so, daß die Ohnmacht eintrat, wenn Mills zum Bewußtsein kam, daß seine Muskeln aber wieder fortarbeiteten, wenn er in den Zustand des unbewußten Automaten zurückkehrte. Dies Versinken in eine automatische Unbe-

wußtheit hält er für die größte Gefahr des Sports im Übermaß, da ſich infolge davon leicht krankhafte Gehirnzuſtände auf die Nachkommen vererben könnten.

Neben den Schädigungen der inneren Organe giebt es aber auch ſolche, die offen vor Augen liegen. Die Unglücksfälle, die ſich bei den Rennen ereignen, ſind zahllos; kaum eine Nummer der Sportzeitungen kann man während der Rennſaiſon in die Hand nehmen, ohne von mehr oder minder gefährlichen Stürzen zu leſen. Große Schorfe an den nackten Beinen der Wettfahrer ſind auf der Rennbahn etwas ſo Gewöhnliches, daß die Preſſe zeitweilig mahnt, man möge den unäſthetiſchen Anblick doch wenigſtens unter Mullbinden verbergen. Doch oft handelt es ſich um weit beträchtlichere Schäden, um ſchwere Arm- und Beinbrüche, ja um tödliche Verletzungen. Eine Statiſtik der Rennbahn-Unfälle würde ein erſchreckendes Geſamtbild darbieten.

Indeſſen, auch von dem Erfolgreichſten und Glücklichſten heißt es nur allzubald: „Die Zeit iſt über ihn hinausgegangen.“ Wenige Rennfahrer vermögen ſich noch nach dem fünfundzwanzigſten Jahre, alſo gerade dann, wenn der Mann in die Periode ſeiner reifſten Kraft tritt, auf der Bahn zu halten. Zweifellos, weil das Rennweſen eine Vergeudung der Geſundheit iſt und den Menſchen vorzeitig verbraucht. „Der Ruhm des Meiſterfahrers iſt ſehr kurzlebig“, ſagt Sierck. „Nur während weniger Jahre kann er auf der Höhe bleiben, ſehr bald verblaßt ſein Stern. Mannigfach umſchweben ihn Gefahren, ein unglücklicher Sturz, Krankheit durch Überanſtrengung ſetzt ſeinem Siegeszuge gar häufig ein zu nahes Ziel.“

Niemals aber traten die verderblichen Folgen des Radrennſports deutlicher zu Tage, als bei dem Aushebungsgeſchäft in Frankreich im März 1898. Die Berichte darüber

ſagen: „Vom Militär befreit wurden in den letzten Wochen faſt alle franzöſiſchen Wettfahrer, die in dieſem Jahre ſtellungspflichtig waren. Der Schnellfahrer Nieuport wurde wegen eines Herzleidens zurückgewieſen, der ausgezeichnete Flieger Ruinart wegen Herzerweiterung, die kräftigen Tandemfahrer Prevot und Jamrin aus demſelben Grunde, der rieſenhafte Deschamps wegen Herzſchwäche, ferner der einſtige Dreiradmeiſterfahrer Blanc, der ſeines kräftigen Körperbaues halber den Beinamen „„der Stier““ führt, gleichfalls wegen Herzkrankheit und der Schrittmacher Deneau wegen Beinſchrammen. Es iſt jedenfalls ſehr bemerkenswert, daß die meiſten dieſer beſonders ſtark ausſchauenden Wettfahrer Herzfehler haben.“ Auch von Bourrillon hieß es gleichzeitig, er ſei freigegeben worden, und das ſcheint ſehr glaublich, da die Blätter ſchon im Juli 1899 ſeine Entthronung verkündeten.

Aus allen dieſen Thatſachen ziehen wir die Schlußfolgerung: So heilſam das maßvoll und vernunftgemäß betriebene Radfahren für das Gedeihen des Volkes, ebenſo verderblich iſt der Radrennſport, der gerade den kräftigſten und hoffnungsvollſten Teil unſerer Jugend dem Siechtum entgegenführt. Die Berufsfahrer zahlen einen teuren Preis für die Summen, die ſie durch ihr geſundheitsſchädliches Gewerbe verdienen; grauſamer Verfall und früher Tod erwartet die meiſten von ihnen, und den übrigen, die in ihren beſten Jahren verſäumt haben, ſich für einen ernſten Mannesberuf zu bilden, droht ein unfruchtbares und enttäuſchtes Leben. Aber weil ein Handwerk kein Sport iſt, haben wir die Erfahrungen, die ſich aus ihrem Gewerbe ergeben, bloß als lehrreiches und warnendes Beiſpiel herangezogen für die echten Sportjünger, die nur allzuſehr geneigt ſind, es den ruhmvollen Meiſterfahrern nachzuthun. Übermächtig iſt

leider der Nachahmungstrieb in der unreifen und unerfahrenen Jugend; darum liegt in dem Vorbild, das ſie durch die Rennveranſtaltungen beſtändig empfängt, eine furchtbare Gefahr. Mit aller Strenge und mit aller Liebe ſollte jeder, der auf Knaben und Jünglinge Einfluß hat, die Ausartung des harmloſen, wohlthätigen, ſtärkenden und beglückenden Radſports zum mörderiſchen Rennſport verhüten, damit nicht das Fahrrad, das in ſeiner richtigen Verwendung ein Segensgeſchenk freundlicher Götter iſt, ſich in einen Fluch für weite Kreiſe des Volkes verkehre.

Am beſten wäre es, wenn das Rennweſen überhaupt unterdrückt werden könnte. Gegen die ſchlimmſten Ausartungen hat ſich ja in Deutſchland die öffentliche Meinung bereits aufgelehnt. Als im Sommer 1898 der „Verein für Velociped-Wettfahren" eine Steher-Konkurrenz ausgeſchrieben und für den Sieger im 24ſtündigen Rennen einen Preis von 15000 M. ausgeſetzt hatte, äußerte die „Tägliche Rundſchau" in tiefer Entrüſtung: „Wir halten ein 24-Stunden-Rennen für eine rohe Menſchenſchinderei und die Abſicht, durch einen möglichſt hohen Preis Bewerber anzulocken, für eine Herabwürdigung der Menſchennatur." Es bedürfte nur einer Ausbreitung der Erkenntnis, daß auch Radrennen von kürzerer Dauer den blühenden Leibern unſerer Jünglinge die Keime des Siechtums einimpfen, um es für alle, denen das Wohl der Nation am Herzen liegt, zur Gewiſſenspflicht zu machen, dem Unweſen ſteuern zu helfen. Sobald wir wiſſen, welche Menſchenopfer von dem Rennſport gefordert werden, und uns doch noch an dem bunten Bild des Rennplatzes mit ſeinen aufregenden Szenen ergötzen, ſtehen wir ja um nichts höher als der römiſche Pöbel, der ſich an dem blutigen Schauſpiel der Gladiatorenkämpfe berauſchte, oder die heruntergekommenen Spanier,

denen die brutalen Stiergefechte die höchsten irdischen Entzückungen bereiten. Was unser Durchschnittspublikum auf den Rennplätzen betrifft, so kann man wohl kaum bezweifeln, daß ein ähnlicher Hang zur Grausamkeit nicht ganz ohne Anteil an seiner Schaulust ist. Man wird freilich nicht leugnen dürfen, daß die Bewunderung körperlicher Kraft und Tüchtigkeit auch ihre guten Seiten hat, weil sie suggestiv wirkt; aber hoch veranschlagen darf man den veredelnden Einfluß nicht, den die Radrennen auf die Zuschauermassen ausüben. Die Industrie aber: sollte sie wirklich den Rennsport nicht endlich entbehren können? Ein Beförderungsmittel, das sich bereits die Welt erobert hat und nur noch von den ganz Einsichtslosen angefeindet wird, bedarf doch der Reklame durch Menschenopfer nicht mehr; es läge viel mehr Grund vor, sie zu fürchten.

Unter dem Vorwande, die Heranbildung guter Rennfahrer zu erleichtern, hat man auch Radrennen für Knaben, sogenannte Jugendrennen veranstaltet, ein wahrhaft frevelhaftes Beginnen, da der jugendliche Körper noch viel weniger Widerstandskraft besitzt, als der der Erwachsenen. Wir haben schon gesehen, daß jedes Übermaß im Sportbetrieb, ganz besonders aber das übermäßige Radfahren, dem Knabenalter verwehrt werden muß, und auch von der deutschen Sportbehörde ist erfreulicherweise die Unzulässigkeit solcher Jugendrennen erklärt worden.

Ohnehin hat man, bestochen durch das englische Beispiel und in patriotischem Eifer, die Gefahren allzuleicht genommen, die im Schülersport enthalten sind, die gesundheitlichen sowohl wie die sittlichen. Überhaupt, so vernünftig es ist, von anderen Nationen zu lernen, ebenso unvernünftig ist es, deren Gebräuche einfach zu kopieren. Was ein Volk treibt, wie es sich die Zeit vertreibt, das hängt von seinem

Charakter, ſeiner geſchichtlichen Entwicklung und ſeinen ſozialen Verhältniſſen ab, und wenn ein ganz verſchieden geartetes Volk ſich nach dem Vorbild des fremden umformt, ſo ſchädigt es ſeine Eigenart und wird eher kleiner werden als wachſen. Führt man alſo heilſame Gebräuche aus fremden Landen bei ſich ein, ſo darf es nicht in ſklaviſcher Nachahmung geſchehen. Man muß ſie dem eigenen Weſen anpaſſen, oder noch beſſer: man ſoll ſich von ihnen nur anregen laſſen, Gleichwertiges, aber der heimiſchen Natur Entſprechendes aus ſich heraus zu ſchaffen.

Wollten wir eine ideale Gymnaſtik als Bildungsmittel für unſere Jugend einführen, ſo brauchten wir ja nur die der Athener bei uns zu erneuern. Wir würden dann ganz gewiß die Kraft und Schönheit des Leibes zu herrlicher Entwicklung bringen. Aber in geiſtiger Hinſicht würden wir nicht das gebildetſte Volk Europas werden, wie es die Hellenen waren, ſondern das ungebildetſte. Denn in Griechenland hatte man zur Leibespflege nur darum ſo viel Zeit, weil die Bildung des Geiſtes damals eine ſehr einfache Sache war, und weil zudem die griechiſche Herrenkultur auf dem Unterbau der Sklaverei ruhte. Unſere komplizierte Ziviliſation, die ſo gewaltige Anſprüche an die Gehirnthätigkeit ſtellt, der raſtloſe Wettſtreit des Induſtrialismus geſtattet ein ähnliches Übergewicht der Leibespflege nur noch in ſozialen Verhältniſſen, in denen man über ein modernes Äquivalent für die antike Sklaverei verfügt, nämlich in einer ausgebildeten Plutokratie. Eine ſolche beſteht in England, dem reichſten Lande der Welt, deſſen obere Klaſſen durch ihren Kapitalbeſitz über den Kampf ums Daſein erhaben ſind. Bei dieſen entſcheidet lediglich die individuelle Neigung, ob ſie ihren Geiſt mit erarbeiteten Kenntniſſen belaſten oder aber in Sport und Spiel den

eigentlichen Zweck ihres Lebens erblicken wollen, und da die letztere Art die zahlreichste ist, so nimmt das Spiel in ihrer Erziehung einen wichtigeren Rang ein, als die Wissenschaft. Dem entspricht denn auch bei dem Durchschnittsengländer der höheren Schichten häufig ein gewisser Urwaldzustand des Geistes; es ist jungfräulicher Boden, völlig unentweiht durch Interessen, die über Sportangelegenheiten hinausgehen. Aber das sind doch Ausnahmezustände, an denen nur eine privilegierte Kaste beteiligt ist, Überbleibsel aus der Zeit des Feudalismus, der heutzutage als Kapitalismus die Lebensanschauung des mittelalterlichen Rittertums noch pflegen kann. Bei uns in Deutschland, vielleicht weil wir ärmer sind, wird im allgemeinen von jedermann erwartet, daß er sich hinreichende Bildung aneignet, um als dienendes Glied des Ganzen seinen Platz auszufüllen, und deswegen liegt im deutschen Erziehungswesen der größte Nachdruck auf dem Wissen. Davon können wir nicht abgehen, und wir wollen es auch nicht. Die Heranbildung einseitiger Sportsmen widerspricht den Forderungen unseres öffentlichen Lebens und dem germanischen Ethos. Zwar wollen wir andrerseits auch nicht mehr zu wenig für den Leib thun, wie es früher geschah, und die Frage, welches das richtige Maß ist, mag nicht ganz leicht zu entscheiden sein; aber jedenfalls darf es kein Übermaß sein. Daß die Griechen gerade dies für besonders gefährlich hielten, beweist die Inschrift „Nichts zu viel" am Tempel zu Delphi.

Als vor einigen Jahren von einflußreichster Seite Preise ausgesetzt wurden, um das Schülerrudern zu fördern, und der Zentralausschuß für Volks- und Jugendspiele einen Ehrenschild für die Sieger in den Barlauf-Wettspielen der Berliner Gymnasien stiftete, erhoben sich in den Kreisen der Schulmänner tadelnde Stimmen, und der Berliner Turn-

lehrerverein veröffentlichte eine Proteſterklärung. Es hieß darin, ſportliche Wettkämpfe erregten das Intereſſe der Schüler in übermäßiger Weiſe, zerſtörten ihre Freude am harmloſen Jugendſpiel, entfeſſelten ihre Leidenſchaften und ebneten dem Züchten eines einſeitigen Spezialiſtentums die Wege. Sie ſeien daher „geeignet, den bisher wohlgeordneten Gang des Turn- und Spielunterrichts an den höheren Lehranſtalten zu ſtören.“ Dieſe Auslaſſungen von Männern, die doch durch ihre Berufsſtellung lebendige Zeugen für den Wert der Leibesübungen ſind, zeigen recht klar, wie ſchwierig es iſt, hier die richtige Mitte zu finden. Wahres und Falſches vereint ſich in ihren Worten. Falſch jedenfalls iſt ihre Vorausſetzung, daß der Gang des Turn- und Spielunterrichts bisher wirklich wohlgeordnet war. Eben weil er es nicht iſt, brauchen wir eine Ergänzung. Und falſch iſt auch die unterſcheidungsloſe Verwerfung des Wettſpiels, weil dies, wie wir ſchon geſehen haben, der Methode der Natur abgelauſcht iſt. Und wenn es andere Intereſſen verdrängt, ſo hat auch dies ſeine guten Seiten; denn die Frühreife und Blaſiertheit der großſtädtiſchen Schuljugend bedarf der Ableitung auf geſunde, wahrhaft jugendliche Ziele. Aber der Ausartung in Einſeitigkeit und Spezialiſtentum muß allerdings vorgebeugt werden, und dies zu thun, iſt ſicher eine wichtige Aufgabe der Turnlehrer. Beſonders aber mögen ſie Sorge tragen, daß dem jugendlichen Radſport jegliches Wettfahren ferngehalten werde.

Die Befürchtung der Lehrer, daß die Rechte der Schule überhaupt durch den allgemeinen Sportenthuſiasmus unſerer Zeit bedroht ſind, hat freilich ihren guten Grund: wo die Schule mehr Rechte uſurpiert hat, als ihr zukommen, und der Leibespflege die ihrigen entzieht, da wird ſie ſich früher oder ſpäter zur Nachgiebigkeit gezwungen ſehen. Es läßt

ſich aus den Lehrplänen unſerer Gymnaſien ſo manches ſtreichen, ohne daß den Schülern dadurch etwas Weſentliches entgeht; denn die Überbürdung verurſacht der unnütze Ballaſt. Die alten Sprachen könnte man in kürzerer Zeit und doch mit größerem Nutzen lehren, wenn man nicht von dem Aberglauben an den unerſetzlichen Wert der ſogenannten formalen Bildung befangen wäre. Aber den Philologen fehlt es vielfach noch an vollem Verſtändnis für die Bedürfniſſe des jugendlichen Körpers. Hier müſſen eben Ärzte, wie ſchon Galenos es forderte, den Schulmeiſtern auf die Finger ſehen.

Indeſſen wird niemand zu leugnen vermögen, daß ernſtes Bildungsſtreben ſchwer aufkommen kann, wo der Sport die alles beherrſchende Mode iſt. Unter dem Titel „Berliner Straßenbeobachtungen“ brachte der „Bär“ im Mai 1899 einen Aufſatz, deſſen Verfaſſer an den Ausſpruch Robert Schumanns aus dem Jahre 1839 anknüpft: „Man ſieht wenig Menſchen in Berlin in den Straßen, die nicht ein Buch in der Hand hätten.“ Heutzutage ſei dies völlig anders geworden; die Bücher würden nur noch von einem ſehr kleinen Bruchteil der Bevölkerung geleſen. In derſelben Zeit von acht Wochen, in der er nur 92 büchertragenden Menſchen begegnete, habe er 2417 Perſonen mit Lawn Tennis-Schlägern geſehen, während zugleich mehr als 50000 Radfahrer an ihm vorüberfuhren. Lawn Tennis und Bicycle, in Gemeinſchaft mit der alles überwuchernden Zeitung, und dazu der Kampf ums Brot hätten bei uns das Buch zurückgedrängt, und das ſei keineswegs ein erfreuliches Zeichen der Zeit.

Betrachten wir aus dieſem Geſichtspunkt ſpeziell den Radſport, ſo können wir die Bemerkung kaum von der Hand weiſen, daß er ganz beſonders geeignet iſt, die Frei-

ſtunden, die Kraft und das Intereſſe eines Menſchen vollkommen zu abſorbieren und eine Alleinherrſchaft aufzurichten, von der Apollo und die Muſen ausgeſchloſſen ſind. Nicht nur koſtet das Radeln ſelbſt, das ja gern möglichſt weit ausgedehnt wird, beträchtliche Zeit, ſondern es hat zur unmittelbaren Folge auch eine große Ermüdung, die geiſtiger Anſtrengung nicht günſtig iſt. Sodann erfordert die Reinigung und Inſtandhaltung des Rades, die ja von der überwiegenden Mehrzahl der Radfahrer ſelbſt beſorgt wird, ſowie das Umkleiden vor und nach der Fahrt weiteren Zeitaufwand, ganz abgeſehen von dem radleriſchen Vereinsleben und den vielſtündigen Rennveranſtaltungen, denen die jungen Burſchen, wenn nicht als Mitkämpfer, ſo doch wenigſtens als Zuſchauer gern beiwohnen. Und wo ſonſt vielleicht doch eine bildende Lektüre gewählt würde, laufen ihr die Sportzeitungen den Rang ab. Ortloff ſagt, es werde vielfach beobachtet und geklagt, daß in den Berufsklaſſen, in denen Sportfahrer zahlreich beteiligt ſind, weit weniger gearbeitet wird, wenn er auch das Gegenteil da, wo das Rad nur zur Beförderung dient, zugeben muß. Dieſe Behauptung hat leider eine große Wahrſcheinlichkeit für ſich, und zwar vor allem hinſichtlich der geiſtigen Arbeit.

Dazu kommt noch etwas anderes. „Auf dem Rad kann man nicht denken, das iſt einer der Hauptvorzüge dieſes idealen Beförderungsmittels", ſagt Ernſt von Wolzogen. Und für diejenigen, bei denen Leben und Denken faſt identiſch ſind, für Schriftſteller, Künſtler und Gelehrte, iſt es thatſächlich ein unſchätzbarer Vorzug, daß das überarbeitete Gehirn während des Radelns die ihm ſo notwendige Ruhe findet. Aber die angeſtrengt denkenden Menſchen bilden in der Welt doch die Minderzahl, während die weitaus überwiegende Maſſe viel zu wenig oder gar nicht denkt, alſo

viel mehr einer Anregung zum Denken, als einer Ableitung davon bedürfte. So heilsam für den Denkgewohnten die erzwungene Einstellung der Gehirnarbeit während der Fahrt ist, wird er es doch oft als einen Nachteil empfinden, daß er sich nicht gestatten darf, Gedanken nachzuhängen, die mit dem Wege nicht in engem Zusammenhange stehen, und daß auch das Beobachtungsfeld des Radlers sehr beschränkt ist, weil er von der Welt im Dahinrollen nur undeutliche, vorüberfliegende Umrisse sieht. Der Durchschnittsradler dagegen findet das alles ganz in der Ordnung, und insofern scheint das Rad recht eigentlich für Leute ohne geistige Bedürfnisse erfunden; je leerer ein Kopf, desto sicherer die Fahrt, während nachdenkliche Gewohnheiten Gefahr bringen. Das Radeln ist also geeignet, die Gedankenlosigkeit in der Welt zu vermehren, indem es nicht nur die Masse der Gedankenlosen in ihrer geistigen Trägheit bestärkt, sondern auch diejenigen noch zur Gedankenlosigkeit zwingt, die sonst als Fußgänger geistig lebhaft angeregt waren.

Wenn Delbrück sagt: „Gebt der Jugend ein Rad, und sie wird bald aufhören, an sozialdemokratischen Versammlungen Interesse zu nehmen", so hat er in anderem Sinne recht, als er meint. Ein zeitraubender und anstrengender Sport wie das Radfahren läßt wenig Kraft und Lust übrig zum Nachdenken und zur Beschäftigung mit allgemeinen Fragen und unpersönlichen Dingen, also auch für die Probleme der Sozialdemokratie. Insofern ist es aber nicht nur dieser, sondern allen sozialen und ethischen und philosophischen Interessen im Wege. Alles höhere Leben, alle geistige Verfeinerung und Vertiefung geht aus der Muße hervor, und die wird vom übermäßigen Radsport wie von jeder sportlichen Übertreibung verschlungen.

Doch die größte Gefahr der übermäßigen Sportpflege liegt auf dem ſittlichen Gebiet. Wo geiſtige Intereſſen fehlen oder durch zügelloſe Sportfexerei und leidenſchaftliche Rennwut in ihrer Entwicklung unterdrückt werden, wird der Menſch roh und ſtumpf. Das banauſiſche Kraftprotzentum zeugt immer von Beſchränktheit und völliger Unfähigkeit, die höheren Werte des Menſchheitlichen zu begreifen. Es entſteht der Renommiſt, der eben durch ſeine Überhebung darthut, wie niedrig ſein Horizont iſt. Die Züchtung einer ſolchen Art durch die Ausbreitung der Sportmanie muß die Entfaltung der edleren Eigenſchaften des Gemüts in weiten Kreiſen niederhalten und dadurch die ethiſche Kultur der Geſamtheit ſchädigen. Die Engländer können uns als warnendes Beiſpiel dienen. Daß eine brutale Gewaltpolitik in breiten Schichten des britiſchen Volkes auf die lebhafteſten Sympathien ſtößt, iſt nicht zum wenigſten eine Folge der durch maßloſen Sport genährten barbariſchen Inſtinkte, die an einem prahleriſchen Kraftkultus und naiv zu Tage tretender Geringſchätzung alles Geiſtigen täglich ſtudiert werden können.

In der Natur des Radſports, der in ſeiner reinen Form beſſer als alle übrigen Sportzweige geeignet iſt, unſerer entartenden Generation wieder Kraft und Friſche zu geben, iſt die Gefahr ſolcher Entartung ebenſo begründet wie in jedem anderen Sport; auch er kann Leib und Seele verwüſten, wenn er gemißbraucht wird. Der Mißbrauch aber kann ſowohl qualitativ ſein, indem man zu ungeſtüm, wie quantitativ, indem man zu oft und zu lange radelt. Alſo Maß zu halten und zu ſorgen, daß beſonders die Jugend Maß halte, das iſt das A und das O

des berechtigten Radſports. Durch das Übermaß wird unſer Diener und Freund ein Tyrann und Zerſtörer; durch das Übermaß beſchleunigt der Radſport, der doch berufen iſt, die Volkskraft zu mehren, unſeren Niedergang und bringt Verderben über uns und unſere Nachkommen.

VI.

Pſychologie des Radſports.

Zuchtloſigkeit, wie immer ſie ſich äußere, alſo auch zuchtloſer Sportbetrieb, verrät ein geſtörtes Gleichgewicht der Seele. Und ſpeziell im Radſport iſt ſie ein Beweis mangelhafter Schulung. Der gewandteſte Radler, der die Hygiene ſeines Sports mißachtet, zeigt gerade dann, wenn er mit ſeiner vermeintlichen Überkraft prahlt, daß er ein Stümper iſt; er treibt ſein Handwerk mechaniſch und weiß nichts von deſſen Geſetzen. Richtet ein ſolcher ſich durch ſeine Maßloſigkeit zu Grunde, ſo trifft die Anklage nur ihn, aber nicht ſeinen Sport. Dagegen iſt der maßvolle Radſport für alle Geſunden und für viele Kranken ein Erhalter und Mehrer ihres leiblichen Wohlbefindens.

Doch er wirkt auch auf das Gemüt als heilkräftiges Zaubermittel. Inſofern er phyſiſche Geſundheit ſchafft und erhält, iſt das allerdings ſelbſtverſtändlich; auf ihr beruht ja die Geſundheit der Seele. Geſund ſein heißt: ſich ſtark und mit dem Leben im Einklang fühlen. Geſundheit iſt Freiheit; denn was den Willen hemmt, iſt das Krankhafte, das Leiden. Selbſt den Schmerzen gegenüber, die von außen kommen, durch die Grauſamkeit des Schickſals, durch die Liebloſigkeit der Menſchen, und die bisweilen den Stärkſten zerbrechen, iſt körperliche Geſundheit zumeiſt ein Schild, der

die härteſten Schläge abwehrt. In dieſem Sinne alſo muß der Radſport ganz natürlich, wenn er den Leib kräftigt, zugleich auch die Seele ſtark machen. Aber wir reden hier von einer wohlthätigen Wirkung, die das Radfahren unmittelbar und rein durch ſich ſelbſt ausübt.

Dieſe wird freilich geſteigert durch das Milieu, in welchem man es treibt. Sie iſt nicht ganz abweſend beim Saalfahren, wenn man z. B. im Winter aus Geſundheitsrückſichten ſich in einer geſchloſſenen Halle auf ſeinem Rade tummelt; aber vollkommen kann ſie nur auf offenen Wegen ſein. So erkennt auch Nußbaum „einen großen Vorzug des Radfahrens vor andern mechaniſchen Heilmitteln darin, daß es nicht in engen Zimmern oder ſtaubigen Turnſälen genoſſen wird, ſondern draußen im Freien, auf luftigen Anhöhen, in balſamiſch riechenden Wäldern, unter Gottes herrlichem Firmament.“ Es iſt alſo die Natur, in die uns das Rad hinausführt, und die wir durch das Rad wiederfinden, welche dem Radſport einen ſeiner hauptſächlichen Reize verleiht. „Eine der erſten Bedingungen zum Glück“, ſagt Tolſtoi, „iſt ein Leben unter freiem Himmel, bei Sonnenlicht und freier Luft, Gemeinſchaft mit der Erde, mit Pflanzen und Tieren. Alle Menſchen haben ſtets die Entbehrung alles deſſen für ein großes Unglück angeſehen.“ Die modernen Großſtädter hatten es nur allzuſehr entbehrt, ja ſie waren der Natur ſo entfremdet, daß ſie kaum mehr wußten, was ihrem Leben ohne ſie abging. Nun erwachen ſie draußen wie aus einem dumpfen Schlaf und ſind wie neugeboren, und ihr ganzes Weſen iſt erfüllt von dem, was Zola la santé du grand air nennt. Die Wanderlieder aller Zeiten ſind voll von dieſer Naturſeligkeit, und herrlich kommt ſie zum Ausdruck in Walt Whitman's Song of the Open Road:

„Mich dünkt, heroiſche Thaten wurden alle erſonnen in freier Luft, und auch alle freien Gedichte,
Mich dünkt, hier könnt' ich bleiben und Wunder thun,
Mich dünkt, was immer mir auf dem Wege begegnet, muß ich lieben, und wer immer mich erblickt, muß mich lieben,
Mich dünkt, wen immer ich ſehe, der muß glücklich ſein."

Eine der tiefſinnigſten Mythen des naturfrohen Griechenvolks iſt die Sage von Antäus, deſſen Kräfte wuchſen, ſo oft er die Erde, ſeine Mutter, berührte. Auch wir fühlen einen Kraftzuwachs, wenn wir in die Natur hinauskommen, die unſer aller Mutter iſt, wir fühlen die Freude des Kindes, das ſich heimgefunden und auf heimiſchem Boden ſich geborgen weiß. Kraft und Geſundheit geben den Einklang mit der Natur und damit jenen inſtinktiven Optimismus, der nichts anderes iſt, als der Wille zum Leben und ſein ſeeliſcher Ausdruck, der Glaube an das Leben. In dieſem Gefühl ſeiner Harmonie mit der Natur ruft Whitman an einer anderen Stelle: „Hier iſt Glück; mich dünkt, es erfüllt die freie Luft." Und das iſt auch gerade die Empfindung des Radfahrers auf ſeiner Tour.

Indeſſen, das alles haben wanderfrohe Herzen ſchon vor dem Zeitalter des Fahrrads empfunden; es iſt alſo ein Luſtgefühl, das nicht dem Radſport allein angehört, und das jeder auf einer Fußwanderung erproben kann. Das Eigene aber iſt, daß dieſe Wonne ſich faſt *immer* einſtellt, wenn man auf dem Rade dahinrollt, während ſie auf Spaziergängen und weiteren Märſchen keineswegs allemal eintritt, ſondern nur ein Geſchenk beſonders begnadeter Stunden und vielleicht auch nur beſonders empfänglicher Herzen zu ſein ſcheint; ja daß ſie auf dem Rade einen ſonſt unbekannten Höhepunkt erreicht. Es muß alſo im Weſen des Radfahrens ſelbſt etwas liegen, was geſteigerte Empfänglichkeit für den

Einfluß der Natur ſchafft und dieſe erſt zu ihrer vollen Wirkung gelangen läßt.

Erneſto Mancini hat 1896 in der Nuova Antologia einen Aufſatz über die Geſchichte und die Pſychologie des Radfahrens veröffentlicht, in welchem er auch, einem Auszug der „Frankfurter Zeitung“ zufolge, erörtert, weshalb es ein ſo großes Luſtgefühl erregt, und die verſchiedenen Urteile der Phyſiologen anführt. „Die einen behaupten, die fortwährende Luftdouche und das Gefühl, ſich ſo leicht im Gleichgewicht zu halten, ſei die Urſache der Freude am Sport; andere weiſen auf die Erregung hin, welche durch die geſteigerte Lebensenergie erzielt werde. Pasquier erklärt aber beſtimmt, die Bewegung allein verurſache das Luſtgefühl.“

Alle dieſe Urteile ſind wertvolle Beiträge zur Erklärung des Problems; aber ſie löſen es noch nicht. Alles, was ſie erwähnen, wirkt mit und wirkt zuſammen, um dieſe wunderbare Art der Freudigkeit zu erzeugen, die ſo vollkommen nur von dem Radfahrer empfunden wird; doch eins fehlt noch, die Hauptſache: das iſt der Flug.

Zola ſchildert in ſeinem Roman „Paris“ das Modell eines Engels: „Die Geſtalt hatte einen prachtvollen Schwung, mit ihren beiden großen Flügeln, die ſich ausbreiteten, geſchwellt von leidenſchaftlicher Sehnſucht nach dem Unendlichen. Der Körper, nackt, kaum verhüllt, war der eines Epheben, ſchlank und kräftig, das Haupt in jauchzende Luſt getaucht, wie hingeriſſen von dem Entzücken des weiten Himmels.“ Und der Bildhauer ſagt: „Indem ich dieſen machte, verſuchte ich, mir einen ſchönen Jungen vorzuſtellen, welchem Flügel wüchſen, und den die Trunkenheit des Fluges in die Freude der Sonne hinaufzöge.“

Es ſcheint kaum zweifelhaft, daß Zola, der Radfahrer,

hier aus eigener Erfahrung geſchöpft hat; denn die Wonne ſeines Engels, der ſich glückverloren in die Luft aufſchwingt, iſt genau das, was wir auf dem Rade wieder und wieder in köſtlichſten Stunden empfinden. Darum gebraucht er auch ganz ähnliche Worte, wenn er in demſelben Buche den Genuß des Radfahrens beſchreibt: „Und welche Luſt, ſo dahinzueilen, der Schwalbe gleich, die im Fluge über den Boden ſtreicht, durch dieſe königliche Allee, in der Friſche der Luft, in dem Atem der Kräuter und der Blätter, deren ſtarker Wohlgeruch das Geſicht ſtreift! Kaum berührten ſie den Boden, es waren ihnen Flügel gewachſen, die ſie in gemeinſamem Aufſchwung von dannen trugen, durch die Sonnenſtrahlen und den Schatten, durch das rings verbreitete Leben des großen erſchauernden Waldes, mit ſeinen Mooſen, ſeinen Quellen, ſeinen Tieren und ſeinen Düften.“ „Hernach, bergab, ließen ſie beide ihre Maſchinen mit ihnen davonlaufen. Und da überkam ſie dieſer fröhliche Rauſch der Schnelligkeit, die ſchwindelnde Empfindung des Gleichgewichts in dem blitzähnlichen, atemverſetzenden Hinabrollen, während der graue Weg unter den Füßen entflieht und die Bäume zu beiden Seiten ſich bewegen wie ein Fächer, den man entfaltet. Der Wind wird zum Sturm, man verfolgt den Horizont, das Unbegrenzte, in der Ferne dort, das immer vor uns zurückweicht. Das iſt die unendliche Hoffnung, die Befreiung von den allzudrückenden Feſſeln, über den Raum hinaus. Und keine Erhebung iſt beſſer; die Herzen quellen über unter dem freien Himmel.“

Die Bewegung allein kann es nicht ſein, die das Luſtgefühl verurſacht, wie Pasquier behauptet. Sie iſt außerordentlich wichtig, ſie iſt nach einem Wort des Ariſtoteles das eigentliche Weſen des Lebens. Schopenhauer, der auf ſeinen täglichen Spaziergängen ſo ſchnell zu laufen pflegte,

daß man nur mühsam gleichen Schritt mit ihm halten konnte, stellte den Satz auf: omnis motus, quo celerior, eo magis motus, und danach würde das Radfahren das Ideal der Bewegung sein. Indessen erregt die Bewegung des rennenden Menschen bestenfalls nur ein kurzes Lustgefühl, bald jedoch endet sie in Erschöpfung, weil sie zu anstrengend ist. Stead aber sagt sehr richtig, daß es gerade die schnelle Bewegung ohne Anstrengung sei, die den besonderen Reiz des Radfahrens bilde. Und das ist eben das flugartige Dahingleiten, erhoben über den festen Boden; der Raum hat gleichsam seine Hindernisse verloren, man durchschneidet die Luft, nur wie die Schwalbe streicht man nach Zolas Wort noch über die Erde: der Dichter hat das Problem besser ergründet, als die Gelehrten.

Doch es sind sehr komplizierte Vorgänge, die in der Seele des Radfahrers zusammenwirken, und sie bis in ihre feinsten Teile zu analysieren, wird kaum dem Einzelnen gelingen, der seine Selbstbeobachtung geschult hat; noch viel weniger läßt sich aber für das ganze Radlervolk, das aus den verschiedensten Individuen besteht, eine allgemeingültige Regel aufstellen; dieselbe Ursache hat gewiß bei vielen ganz anders geartete Wirkungen. Man darf deswegen das Persönliche als ein Zeugnis schätzen, das wenigstens als Bruchteil des Allgemeinen seinen Wert hat, und in diesem Sinne mögen hier ein paar Auszüge aus dem Tagebuch meiner Radfahrten und Abenteuer folgen. Immer kurz nach der Heimkehr niedergeschrieben, spiegeln sie den unmittelbaren Eindruck wieder.

„Es ist sicher, daß dies schnelle, leichte Hinfliegen das Lustgefühl am Leben, die reine Daseinsfreude steigert. Man fühlt sich so dankbar für die Flügel, die einem gewachsen sind, und daß einem der Weg durch die Welt, den man

ſonſt bedächtig Schritt für Schritt nachmeſſen mußte, ſo zum heitren Spiel gemacht iſt. Und in dieſer Glücksempfindung fühle ich auch ſo viel Sympathie mit den Menſchen, die mir begegnen, ſeien es Fußgänger oder Radfahrer; ich möchte ſie alle einſchließen in das Frohgefühl, das mich ſelbſt erfüllt; ja wirklich, meine Menſchenliebe iſt geſteigert, wenn ich auf dem Rade ſitze."

Alſo das Fliegenkönnen ſchafft die Freude, und die Freude weitet das Herz, ſo daß man auf dem Rade Schillers Jubelhymnus in ſich ſelbſt erlebt. „Alle Menſchen werden Brüder, wo dein ſanfter Flügel weilt."

„Man kann auf dem Rade nicht viel um ſich ſchauen und nicht viel nachdenken; man iſt wie die Indianer, die ihre ganze Aufmerkſamkeit auf die Fährte im Graſe richten, oder wie das Tier, das auch nicht weiter grübelt und ſeinen natürlichen Inſtinkten folgt. Dadurch wird allerdings wenigſtens ein Sinn geſchärft. Aber vielleicht fühlt man ſich gerade darum immer ſo frei und glücklich auf dem Rade, weil man alle ſeine Gedankenlaſt daheim gelaſſen hat und während der Fahrt wirklich nur die rein phyſiſchen Inſtinkte, freilich die unſchuldigſten, walten läßt, ſo daß man gewiſſermaßen von ſeiner Perſon losgelöſt iſt und die reine Heiterkeit des Sinnenlebens genießt. Man iſt zeitweiſe von ſeinem Ich befreit, geht gleichſam in der Natur auf, ſchmeckt das Nirwana. Man kommt auf dem Rade durch die zeitweilige Befreiung der Seele der Natur ein Stück näher; man hat all' den Ballaſt vergeſſen, der einen ſonſt beſchwert; man iſt wirklich wie ein Vogel, nicht nur an Schnelligkeit, ſondern an reiner, naiver, harmloſer Sinnen- und Daſeinsfreude. Etwas von der irdiſchen Schwere iſt von einem abgefallen."

„Bei mäßiger Fahrt auf guter Straße empfinde ich auf dem Rade ein Wohlgefühl, eine poſitive Luſt, die ich wirklich

als eine Steigerung des an ſich ja rein negativen Lebensgefühls betrachten muß.“

„Manchmal tritt man ſeine Fahrt an, ohne recht aufgelegt zu ſein. Aber wenn man einmal auf dem Rade ſitzt, fühlt man ſich auch weiter getrieben; denn die Luſt kommt immer erſt recht, oder ſteigert ſich, mit dem Fahren.“

„Und wenn auch beim Radfahren die Gedanken ruhen, ſo zerſtreut es doch nicht, ſondern es giebt vielmehr Sammlung und Stille. Denn wie ich ohne Gefährten, ohne die Abwechſelung großſtädtiſcher Szenen, nur den ländlichen Straßen folgend, durch die einſame Landſchaft ſtreife, gehöre ich auf dieſen Fahrten ganz mir ſelbſt, ſie ziehen mich ab von äußerlichen Intereſſen und wenden meinen Blick ganz in meine innere Welt. Nicht die Ideen herrſchen, aber die Stimmung iſt verinnerlicht; ſie ſchwebt hoch über dem Leben. Das iſt ſicher ein Gewinn. Und das Feiern der Seele auf dem Rade, das iſt gleichſam die unterirdiſche Keimzeit, ehe die Knoſpen ſich der Sonne öffnen. Ja, als zweifellos kann ich dies hinſtellen: meine geiſtige Regſamkeit hat nicht unter dem Radſport gelitten, ſondern im Gegenteil fühle ich mich friſcher, angeregter, produktionsluſtiger, energiſcher, mehr zur Thätigkeit getrieben, denn je.“

Ein Beweis, wie wohl das Radfahren thut, iſt die Thatſache, daß den Radlern das Zurücklegen weiter Wege zu Fuß nicht mehr ſchmecken will. Es langweilt ſie nicht nur, es ermüdet ſie auch mehr als früher. Das deutet aber auch auf eine gewiſſe Verwöhnung und Verweichlichung, die ein weiterer Grund iſt, der Jugend das Radfahren nur in mäßigen Doſen zu geſtatten und ſie zu häufigen Fußwanderungen anzuhalten.

Es kommt auch im Radſport das von Richard Avenarius gefundene Prinzip des kleinſten Kraftmaßes zur Gel-

tung. Mit dem möglichſt geringen Kraftaufwand wird die größtmögliche Wirkung erreicht. Die Kraftersparnis, die auf dem Rade ſtattfindet, erregt ein Luſtgefühl, weil ſie einem Urtrieb unſeres Weſens entſpricht, ebenſo wie Kraftvergeudung Unluſt erregt, weil ſie der univerſellen Tendenz alles Lebendigen widerſtrebt. Die mit dem Radfahren verbundene Bewegung iſt wohl die Urſache ſeines günſtigen Einfluſſes auf die Geſundheit; aber das durch die letztere erzeugte Wohlgefühl iſt nur eine mittelbare Folge der Bewegung. Die unmittelbare Urſache des Wohlgefühls iſt nicht ſowohl die Bewegung, als vielmehr die Ruhe in der Bewegung, die ganz eigenartige Kombination von Ruhe und Bewegung. „Still und bewegt", das Wort Hölderlins, das Varnhagen als Motto vor Rahels Briefe ſetzte, könnte auch der Wahlſpruch der Radfahrer ſein. Daß gerade die Ruhe zu dem beſonderen Reiz des Radfahrens unerläßlich iſt, geht aus jener Luſt am Fluge, geht aus der erwähnten Abneigung des Radlers gegen das Laufen hervor. Und in geiſtiger Hinſicht auch aus der ſchon geſtreiften wohlthätigen Unterbrechung der Denkthätigkeit für das überarbeitete Gehirn. Von Tolſtoi erzählt ein Beſucher, er ſpiele Patience, um ſeinen Geiſt auszuruhen. Das Radfahren thut anderen den nämlichen Dienſt.

Trotzdem wäre es ein großer Irrtum, zu meinen, man dürfe gedankenlos radeln. Der Radfahrer iſt genötigt, ſeine ganze Sammlung auf die Lenkung des Rades, den Weg vor ſich und ſeine eigenen Bewegungen zu konzentrieren. Er muß ſehr aufmerkſam ſein und durchaus die Fähigkeit zur angeſpannten Wachſamkeit beſitzen oder in ſich ausbilden. Aber es iſt dies eine ganz andere Art von Geiſtesthätigkeit, als die des Denkers. Dieſer ſchaut nach innen, der Radfahrer dagegen muß alle ſeine Sinne nach außen

kehren. Es ist also die der geistigen Gewohnheit des Denkers gerade entgegengesetzte Bethätigung. Eben deswegen spannt sie freilich auch bei dem, der bisher vorwiegend innerlich zu leben pflegte, im Beginn die Nerven stark an und kann wohl gar Nervosität erzeugen oder eine vorhandene steigern. Doch die kräftige Bewegung wirkt diesem Ergebnis wieder entgegen, und um so mehr, je größer die Sicherheit wird, mit der sich dann, wie wir sahen, auf einsamen Wegen eine verinnerlichte Stimmung recht wohl verträgt. Ein Ausruhen der durch Arbeit erschöpften Gehirnkräfte bietet das Radfahren also nur insofern, als es die produktiven außer Wirksamkeit setzt, dafür aber die bei schaffender Denk- und Phantasiethätigkeit ruhenden rezeptiven in Anspruch nimmt. Aber eben daß es dadurch einen Wechsel der Kraftbethätigung erfordert, indem es die Assoziationszentren des Gehirns durch die Sinneszentren ablöst, ist das Rationelle. Durch diese Abwechselung der verschiedenen Gehirnzentren in ihrer Arbeit leistet das Radfahren bei Geistesarbeitern etwas Beträchtliches für die von Flechsig geforderte Hygiene des Gehirnlebens. Es hilft zu einer harmonischen Ausbildung der Gehirnkräfte, indem es die überangestrengten entlastet und die vernachlässigten zu ihrem Rechte bringt. Der radfahrende Geistesarbeiter darf sicher sein, daß er nicht zum einseitigen Stubengelehrten entarten wird.

Aber auch die rezeptive Geistesthätigkeit unterliegt auf dem Rade starken Beschränkungen. Man hört so viel schwärmen von dem Naturgenuß des Radfahrers; doch hat es damit seine eigene Bewandtnis. Die beständige Aufmerksamkeit, die man auf die Bahn vor sich zu richten gezwungen ist, wenn man nicht verunglücken will, — besonders bei schlechtem Zustande der Chausseen, welcher leider

häufiger iſt als der gute —, verhindert, zuſammen mit der ſchnellen, flugartigen Bewegung, daß man irgend etwas wirklich ins Auge faſſen kann und einen tieferen Natureindruck empfängt oder Beobachtungen äſthetiſcher oder anderer Art anſtellt. Wer das Gegenteil behauptet und über den Naturgenuß des Radlers in Entzückung gerät, in deſſen Aufrichtigkeit darf man ſtarken Zweifel ſetzen, wofern er nicht unter Naturgenuß etwas ganz anderes, als liebevolle, vertiefende Betrachtung verſteht. Von denen, die immer nur rennen, von den Kilometerfreſſern, die weit vorgebeugt mit ſtieren Blicken auf dem Rade liegen und geſpenſtiſch im Staub der Landſtraße dahinſauſen, iſt hier natürlich nicht die Rede; ſie beſitzen weder ein Bedürfnis noch Verſtändnis für den äſthetiſchen Genuß der Natur. Aber ſelbſt, wer meiſt nur im Spaziertempo radelt, empfindet, daß das Radfahren dem Naturgenuß Eintrag thut. Die Eindrücke ſind zu flüchtig. Kaum hat man den Blick auf ein Landſchaftsbild gerichtet, ſo liegt es ſchon hinter einem; und zudem darf man es nur halb betrachten; die andere Hälfte der Aufmerkſamkeit, ja die größere, gehört dem Wege. Der Naturfreund, der ſonſt die Landſchaft künſtleriſch zu genießen und ihre Schönheit recht in ſeine Seele aufzunehmen pflegte, iſt auf dem Rade dem Tantalus vergleichbar. Am meiſten ſieht er noch, wenn er vor ſich ein freies, weites Landſchaftsbild hat; wo aber Bäume und Büſche an gewundenen Wegen nur zeitweilig einen Durchblick geſtatten, gleiten die Bilder an dem Radler ſchnell wie die Telegraphenſtangen an dem Reiſenden im Eiſenbahnzuge vorüber. Wer wirklich von den oberflächlichen Natureindrücken befriedigt iſt, die das Rad zuläßt, kann gar nicht beurteilen, was andere entbehren, und beweiſt nur ſeine eigene Oberflächlichkeit.

Tolſtoi ſagt, das Vergnügen des Reiſens ſtehe in um-

gekehrtem Verhältnis zu deſſen Schnelligkeit, weswegen er die Fußwanderung allen anderen Beförderungsarten vorzieht. Dasſelbe thut ſchon Rouſſeau. Durch die Erfahrung, daß das Radfahren ſeinen Anhängern noch größeres Vergnügen bereitet als das Wandern, wird Tolſtois Satz allerdings umgeſtoßen, aber doch nur in einer von ſeinen Anwendungen. Wer dagegen Intereſſe für die intimeren Reize der Natur beſitzt, wird ihm vermutlich zuſtimmen. Und jedenfalls kann man behaupten, daß die Fußwanderung bildender iſt, ſowohl für die Beobachtungsgabe wie für das Gemüt. Was das letztere betrifft, ſo wird es während der Radfahrt wohl zu einem friedvollen Ruhen in ſich ſelbſt, aber doch niemals zu jener andachtsvollen und zugleich hellſehenden Stimmung, zu jener feierlichen Stille, die zugleich eine innere Erweckung iſt, gelangen, wie ſie den ruhig dahinſchreitenden Fußgänger in Wald und Flur ſo oft ergreift. Vielen Denkern, vielen Dichtern waren ihre einſamen Spaziergänge von jeher die fruchtbarſte Schaffensperiode. Unter freiem Himmel ſtrömten, wenn ſie allein waren und nichts ihre Seele zerſtreute, Gedanken und Lieder ihnen ungeſucht zu. Viele der edelſten Schätze unſerer Litteratur würden wir vielleicht nicht beſitzen, wenn man ſchon früher geradelt hätte. Daß aber auch die Fähigkeit zu ſcharfer Beobachtung durch vieles Radfahren in der Entwicklung gehemmt werden kann, unterliegt keinem Zweifel, und das iſt für den Erzieher wiederum eine ernſte Warnung. Es kommt dazu ferner, daß der Radfahrer die Welt im günſtigſten Falle immer nur von der großen Landſtraße ſieht und die heimlichen, verſteckten, eigentlich intereſſanten Seitenwege meiden muß. Rouſſeau rühmt gerade an der Fußwanderung, daß ſie uns geſtattet, nach rechts oder links abzubiegen und überall herumzuklettern, wo etwas die Wiß-

begierde reizt. Pflanzen, Steine, Foſſilien, alles kann der Spaziergänger genau betrachten, und dadurch wächſt ſowohl die Naturkenntnis wie der Thatſachenſinn und der wiſſenſchaftliche Geiſt. Alles dies findet in unſerem Unterrichtsſyſtem wenig Nahrung und iſt meiſt dem individuellen Genius überlaſſen. Aber gerade dieſen kann das Radfahren leicht im Wachstum erſticken; es kann hindern, daß der geborene Naturforſcher ſich ſelbſt entdeckt, weil es ihm die Gelegenheit entzieht, bei der ſein Intereſſe erwacht. Und ſo darf man die Gefahr um keinen Preis unterſchätzen, daß allzuvieles Radfahren ſowohl in äſthetiſcher wie in intellektueller Beziehung die Eigenart verkümmern läßt.

Um den Nachteilen des ſchattengleichen Vorüberfliegens der landſchaftlichen Szenerie zu begegnen, giebt es nur ein Mittel: häufig abzuſteigen und zu verweilen. Die Möglichkeit, dies nach Belieben zu thun, iſt ja auch der Vorzug des Rades vor Wagen und Eiſenbahn. Aber der Radfahrer entſchließt ſich nicht gern dazu, wenigſtens nicht oft genug, da es immer mit einem Zeitverluſt verbunden iſt. Es wäre ſehr zu wünſchen, daß es öfter geſchähe, und daß das Rad mehr zu dem Zwecke benutzt würde, ſchöne und in botaniſcher oder geologiſcher Hinſicht merkwürdige Punkte zu erreichen, als zu dem anderen, der das Radeln zum Narrenſport macht: möglichſt viele Kilometer abzurennen.

Doch iſt ein Naturgenuß auf dem Rade trotz aller Einſchränkungen thatſächlich vorhanden. Als ein äſthetiſcher kann er aber nicht bezeichnet werden. Er äußert ſich weniger durch den Geſichtsſinn, als durch das Gefühl. Die friſche, reine Luft — die fortwährende Luftdouche — iſt dabei die Hauptſache; und dann überhaupt die ſinnliche Luſtempfindung der freien Naturumgebung. Es ſind vorzüglich die automatiſchen Funktionen des Körpers, die Thätigkeit der Lungen,

des Herzens, der Haut, die durch das Radfahren wohlthätig angeregt werden. Es wirkt erfrischend ähnlich wie das Schwimmen, das ja auch eine Art Naturgenuß ist, ohne daß das ästhetische Empfinden dabei eine bedeutende Rolle spielte. Der Naturgenuß des Radfahrens ist hauptsächlich der eines Luftbades.

Zola spricht von der griserie allègre de la vitesse als von einer rein beglückenden Wirkung des Radfahrens; Mancini aber, der den „Rausch des Fluges" schon vor Zola erwähnt, erblickt eine große Gefahr in diesem Ergebnis der Schnelligkeit. Der Ausdruck, der bei Zola nur bildlich zu verstehen ist, erscheint im wörtlichen Sinne nicht einwandsfrei. Die von Tissier konstatierte automatische Unbewußtheit wird nicht durch die Schnelligkeit, sondern durch die Überanstrengung verursacht, und sie ist auch weniger ein Rausch, als eine Art hypnotischen Zustands. Man könnte gelegentlich, wenn auch nur in Ausnahmefällen, eher von einem Rausch des Rades, als von einem solchen des Radfahrers reden, insofern nämlich, als der letztere bei übergroßer Schnelligkeit unter gewissen Umständen, besonders wo es steil bergab geht und die Bremsvorrichtung versagt, wohl einmal die Herrschaft über seine Maschine verliert und wider Willen von ihr fortgerissen wird. Die Geschwindigkeit des leicht laufenden Rades hat allerdings für leichtsinnige Naturen etwas Verführerisches, und sie wird von den sogenannten „wilden" Radfahrern oder Radflegeln, die der Franzose als Pédards, der Engländer als Scorchers bezeichnet, leider noch immer hier und da gemißbraucht; doch ist es nicht der Rausch, sondern die Rücksichtslosigkeit, was solche Unholde wie Rasende mitten durch das Straßengewühl treibt. Wenn Ortloff aus dem Gebahren dieser unangenehmen Herren auf eine neue Geisteskrankheit, die

Radfahrer-Psychose, schließt, so thut er dem Rade unrecht und macht aus den wilden Radlern ganz unverdienterweise unschuldige Opfer des Sports. Man muß zwei Gruppen von ihnen unterscheiden. Die einen sind übermütige dumme Jungen, denen es lediglich an Überlegung und Disziplin fehlt: die Verantwortlichkeit für ihre Ausschreitungen fällt teilweise ihren Erziehern zur Last. Die anderen dagegen sind eben gewaltthätige Naturen, und wer etwas von der Bestimmtheit und wesentlichen Unveränderlichkeit des menschlichen Charakters weiß, wird nicht glauben, sie seien es erst durch das Radfahren geworden: sie waren von jeher rücksichtslos und würden es auch sein, nur in anderer Form, wenn es gar keine Fahrräder gäbe. Die Äußerungen ihrer Gemütsroheit können und sollen aber durch die Verteidigungsmaßregeln der auf Rücksicht angewiesenen Gesellschaft und den allgemeinen Unwillen niedergehalten werden. Es ist nicht zu billigen, wenn eine englische Fabrik, um für ihre Maschinen Reklame zu machen, an die gesetzlosen Instinkte der Scorchers geradezu appelliert, wie es durch ein Straßenplakat von Burch geschieht. Dieses stellt einen Radfahrer dar, der vor einer wütenden, also augenscheinlich durch seine Rücksichtslosigkeit gereizten Menge flüchtet, und trägt die Aufschrift: He rides a Hampden and has no fear. Das heißt mit anderen Worten: „Unsere Räder sind zum Auskneifen wie gemacht. Kauft sie, und ihr dürft so rücksichtslos sein wie ihr wollt.“ Das Vorurteil der Radfeinde kann nur genährt werden durch solch' eine zudringliche Herausforderung, die den Eindruck erweckt, als ob zwischen Radfahrern und Fußgängern ein notwendiger und unausrottbarer Krieg wütete. Auf den anständigen Radfahrer hat sie jedenfalls gar keine Beziehung. Dieser braucht keine Furcht zu haben; denn er wird sich gegen Recht und schuldige Rücksicht nicht

böswillig vergehen; und wenn er trotzdem einen Zusammenstoß nicht vermeiden kann, so wird er die Folgen auf sich nehmen und sich nicht feige aus dem Staube machen. Indessen herrscht über diesen Punkt ja auch volle Einmütigkeit in der Sportpresse, in den Vereinen und in allen maßgebenden Kreisen der radfahrenden Welt. Es ist daher zu hoffen, daß der Typus des wilden Radlers nach und nach ganz aus der Öffentlichkeit verschwinden wird. Schon jetzt bildet er nur noch eine Ausnahme, und die gegenteilige Behauptung der Widersacher des Radsports entspricht nicht der Wahrheit.

Natürlich ist es nicht eitel Wonne, die das Radfahren begleitet; auch Unlustempfindungen kann es erregen. Denn das Rad hat seine Mängel und ist beschränkt in seinem Gebrauch. Von den Unzuträglichkeiten, die mit Reifendefekten oder schwereren Schäden der Maschine zusammenhängen, und die mitunter sehr störend in das Vergnügen einer Fahrt eingreifen können, soll aber hier nicht die Rede sein; es geschieht ja selten, daß ihnen mit einigem Zeitverlust nicht abgeholfen werden kann. Hier handelt es sich nur um das Rad in seinem normalen Zustand.

Wer ehedem nach der täglichen Arbeit im Bureau oder im Studierzimmer seinen Erholungsspaziergang zu machen pflegte und nun das Laufen durch das Radeln ersetzt, findet bald, daß das Rad ihn zwar weiter hinausträgt, als die Füße, dagegen ihm die Mehrzahl seiner früheren Wege verschließt. Die weitere Entfernung will bei der kurz bemessenen Muße des durch seinen Beruf gebundenen Menschen nicht viel bedeuten; dadurch aber, daß dem Radfahrer so viele Ziele versagt sind, welche die Füße zu jeder Zeit erstreben können, erfährt er eine Einschränkung seiner Freiheit. Öffentliche Park- und Gartenanlagen sind ihm in den meisten

Städten verſchloſſen, die ſchönſten Waldwege laſſen ſich nicht befahren; er muß ſich dem Rade anbequemen, das nur ſeine eigenen Bahnen, die Landſtraßen, gehen will oder darf; er iſt ein Gefangener des Rades. Und es iſt nicht nur eine gewiſſe Eintönigkeit, es iſt auch eine Vereinſamung damit verbunden; denn einſam iſt es doch draußen zwiſchen den ſtillen Feldern, wohin das Rad ſich naturgemäß wendet. Wer nur geringe geſellige Bedürfniſſe hat und ein intenſiv geiſtiges Leben führt, entbehrt nichts dabei; er iſt beglückt, nach der heißen Arbeit des Tages da draußen Ruhe und friſche Luft zu finden. Aber man muß ſchon ſehr reſigniert ſein und an die Welt nur noch geringe Anſprüche ſtellen, um ſolch' eine Lebensweiſe führen zu können, und ſicher vermag die größere Mehrzahl der Radfahrer dies einſame Schweifen Tag für Tag nicht zu ertragen. Deswegen benutzen die einen ihre Maſchine mit Vorliebe zum ſtädtiſchen Straßenbummel, über den die Feinde des Radſports ſo entrüſtet ſind; die anderen ſchließen ſich zu Vereinen zuſammen und radeln nur in Herden.

Über die ausgezeichneten Dienſte, welche die großen Verbände der radfahrenden Bevölkerung geleiſtet haben und noch beſtändig leiſten, kann kein Zweifel beſtehen. Sie haben für die Anerkennung des Fahrrads in der Öffentlichkeit, für den Rechtsſchutz der Radfahrer, für die Erleichterung ihres Verkehrs von Land zu Land und überhaupt für das Wanderfahren unermüdlich gewirkt. Angeſichts der Berge von Vorurteilen, die dem Radſport anfänglich im Publikum und bei den Behörden entgegenſtanden, war der Zuſammenſchluß der Radfahrer in ſolchen Organiſationen eine Notwendigkeit. Alle Radfahrer, auch diejenigen, die nicht zu ihren Mitgliedern gehören, haben Teil an ihren Errungenſchaften. Ob aber auch die zahlloſen kleinen

Vereine besonders segensreich sind, ist eine andere Frage. Notwendige Ergebnisse der menschlichen Natur scheinen ja auch sie zu sein; denn der Mensch ist ein geselliges Tier. Er paßt sich, wenn es sein muß, den Verhältnissen an; aber wenn es geht, ändert er noch lieber die Verhältnisse nach seinen Bedürfnissen. Das Rad ist für den Einzelnen gemacht und eignet sich dadurch vorzüglich, den Individualismus zu kräftigen; doch der Herdeninstinkt weiß die Einzelnen unter einer Flagge zu sammeln. Das individualistische Rad könnte seine Anhänger zu selbständigen Menschen erziehen und dadurch die Entwicklung des Ganzen um ein Beträchtliches fördern; aber die Vereine sorgen dafür, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen; sie halten ihre Zugehörigen zurück auf dem alten mittelmäßigen Niveau; sie sorgen, daß mutatis mutandis die alte Spießbürgerlichkeit auch im Radsport fortbestehe. Radfahrende Ehepaare sind eine schöne Sache; sie zeugen von einem glücklichen Familienleben und verhindern dessen Störung, die leicht eintritt, wenn der Mann allein in der Welt herumgondelt und die Frau trübselig daheim sitzen muß. Aber Vereine radfahrender Ehepaare scheinen des Guten zu viel zu sein. Damen-Radfahrvereine können ihre Mitglieder, wie sie es hinsichtlich der körperlichen Gesundheit thun, so auch geistig heben, wenn das Bewußtsein gepflegt wird, daß der weibliche Radsport seine Funktion im Kulturkampf der Menschheit erfüllt; sind sie aber nur radelnde Damenkaffees, so werden sie den weiblichen Horizont nicht erweitern, sondern dessen Erweiterung vielmehr hintertreiben. Und was die vielen anderen Vereine betrifft, die ihre Mitteilungen allwöchentlich in den Sportzeitungen veröffentlichen, so kann man sich dem Eindruck nicht entziehen, daß eine große Zahl von ihnen in gemeinsamen Kneipereien, sogenannten

Sitzungen, einen sehr wichtigen Bestandteil ihres Vereinslebens erblickt. Das ist nicht nur in Deutschland so, es wurde auch in England bereits 1894 von Creston gerügt. Man muß diese Seite des radlerischen Vereinswesens um so mehr bedauern, als der Radsport dem Alkoholgenuß widerstrebt und diejenigen seiner Freunde, die nicht durch Vereinssitzungen dabei festgehalten werden, von Spirituosen allmählich fast ganz entwöhnt. Wer sich darüber klar ist, wie verderblich der Alkohol für die Gesundheit und Kraft der Rasse ist, muß es den radlerischen Kneipvereinen zum Vorwurf machen, daß sie eine der wichtigsten Missionen des Fahrrads geradezu vereiteln. Während das Radfahren des Einzelnen ein sparsames Vergnügen ist, sind diese Vereine zudem auch kostspielig; sie haben schon viele schwache junge Leute dazu verführt, über ihre Mittel zu leben und sich zu ruinieren. Doch wenn man von alledem absieht, haben sie wenigstens das Gute, dem Rade nicht wenige Anhänger zu erhalten, deren Geselligkeitsbedürfnis sie sonst schon vom Sport hätte abfallen lassen, und so nützen sie doch auch; denn das Radfahren in mäßigen Grenzen ist einem gesunden jungen Mann immer nützlich.

Eine Beschränkung im Gebrauche des Rades liegt ferner in seiner Abhängigkeit von der Jahreszeit. Zu einer Benutzung, die keinerlei Unlust erregt, eignet es sich im Grunde weder bei Kälte noch bei Hitze, weder bei nassem noch bei absolut trockenem, also staubigem Wetter; es ist auf ein Mittelmaß angewiesen. Und besonders während der langen Wintermonate will es seine Ruhe haben. Es giebt zwar Fanatiker, die das ganze Jahr hindurch radeln, und denen keine Bahn zu schlüpfrig, kein Schnee zu tief ist. Aber das sind Virtuosen, die man neidlos bewundern kann, während man sich freut, daß man es ihnen nicht gleichzu-

thun braucht; denn im allgemeinen ſind doch gute Wege ſo ſehr das Lebenselement des Rades, wie das Waſſer das der Fiſche iſt.

Mancher freilich betrachtet es nicht als einen Mangel, ſondern geradezu als einen Vorzug des Rades, daß es nur während eines Bruchteils des Jahres Dienſt thun will. Dies wird ſich beſonders von geiſtig ſtark beſchäftigten Leuten, von Gelehrten und Schriftſtellern, behaupten laſſen. Denn intenſiv betriebener Radſport verträgt ſich nicht mit intenſiver geiſtiger Arbeit, die auf ihrem Siedepunkte den ganzen Menſchen abſorbiert. Höchſtens wer nur in den Frühſtunden ſchafft, mag den Tag mit einer mäßigen Radfahrt beſchließen; er büßt aber dadurch die fruchtbarſte Empfängniszeit der Gedanken ein. Dieſe ſtrömen ja dem Geiſte in den Perioden höchſtgeſteigerter Produktion ganz ſpontan zu, und zwar gerade am reichſten während der ſtillen Erholungsſpaziergänge; durch das Radfahren jedoch wird der freie Gedankenſtrom unterbrochen, und das Denken vollzieht ſich infolge deſſen erſt am Schreibtiſch, mit der Feder in der Hand, wodurch es an Reichtum und Friſche verliert. Die große Zahl der Nachtarbeiter unter den geiſtig Schaffenden muß aber in ihrer produktiven Periode auf das Radfahren gänzlich verzichten, weil die Ermüdung, die es mit ſich bringt, nach der Heimkehr gedeihliche Arbeit nicht zuläßt. Zumal, da noch ſo viel anderer Zeitverluſt mit dem Radſport verbunden iſt. Für die Reinigung und Inſtandhaltung des Rades ſoll man doch ſelbſt ſorgen, da zuverläſſiger Erſatz der eigenen Beſorgung ſelten zu finden iſt, ganz abgeſehen davon, daß ſeine Koſten zumeiſt die Mittel desjenigen Berufs überſteigen, der bei der Teilung der Welt von Zeus vergeſſen wurde. Dieſe Geiſtesarbeiter alſo betrachten das Radfahren als eine Kur, der wie den ſommerlichen Luft-

und Badekuren nur die „Saiſon“ gewidmet werden darf. Sie radeln ſich in der Periode, in der ſie weniger angeſtrengt ſchaffen, einen Kraftvorrat zuſammen, von dem ihr Geiſt im Winter zehren kann, wo er dann infolge der eradelten Verjüngung des ganzen Organismus um ſo intenſiver thätig iſt.

Zu den ſchwerſten Hinderniſſen des Radfahrens gehört mitunter der Wind. Nur wer auf langer Fahrt „ſeinen Weg in ihn hineinbohren muß, verſteht, welcher ungeheuren Überanſtrengung der Muskeln es bedarf, um dieſe unſichtbare Hand zu beſiegen, die ſich aus dem Unendlichen ſtreckt und ihn beſtändig ſchweigend zurückſtößt“, ſagt Stead. Läſtiger noch, als der Gegenwind, iſt aber der Seitenwind, weil ihm der Radfahrer nicht entgegenarbeiten kann; beſonders Damen mit langen Kleidern werden, wenn der Stoß heftig genug iſt, gepackt und mit ihrer Maſchine kampflos zu Boden geworfen. Andrerſeits gehört es zu den größten Wonnen des Radſports, mit Rückenwind ſegeln zu können.

Eine Erſchwerung, die wir ſchon bei der Geſundheitsfrage berührt haben, ſind die anſteigenden Wege. So herrlich das Radfahren bergab oder auf ebener Straße iſt, ſo mühſelig iſt das Berganfahren. Mendelſohn vergleicht es einem Treppenſteigen im Sitzen. Hier hebt jeder Fußtritt die ganze Körperlaſt. Die Mahnung kann nicht oft genug wiederholt werden, bei allen größeren Steigungen abzuſitzen, um die Herzthätigkeit zu ſchonen. Es iſt eigentümlich, wie wenig ausgebildet, im Verhältnis zu der Empfindung des Radfahrers für Unebenheiten des Geländes, diejenige des Fußgängers erſcheint. Zu Fuß ſchreitet man Jahre lang Steigungen hinauf, ohne ſich bewußt zu werden, daß es ſolche ſind; ſobald man aber auf dem Rade ſitzt,

gehen einem für Höhen und Tiefen die Augen auf. Dies ist der beste Beweis, wieviel schwieriger das Berganradeln als das Bergangehen ist. Wenn sich aber der Radfahrer dem Fußgänger in dem Gefühl für Wegsteigungen, man könnte sagen: in dem Terrainsinn, überlegen zeigt, wenn er z. B. jederzeit besser, als der Fußgänger, imstande sein wird, die Hebungen und Senkungen der befahrenen Straßen aus der Erinnerung zu beschreiben, so steht seine Beobachtung der Natur also nicht in allen Stücken hinter der des Wandersmannes zurück. Für militärische Zwecke dürfte die radlerische Überlegenheit in diesem Punkte sehr wichtig sein: der Radfahrer ist durch seinen Höheninstinkt besser geeignet, unbekanntes Gelände zu rekognoszieren, als der Fußsoldat.

Wo es sich um die Schwierigkeiten der Wege und des Wetters handelt, muß man aber unterscheiden zwischen den jugendlich robusten Radfahrern und den kränklichen oder im Alter vorgerückteren, die das Rad als Heil- und Verjüngungsmittel benutzen. Diesen letzteren verbietet es ihre Natur ganz von selbst, aus dem Sport eine Strapaze zu machen; sie würden ihre Kur vereiteln, wenn sie nicht mit dem Barometer rechneten. Aber die kräftige Jugend, die zäh genug ist, allen Extremen der Witterung zu trotzen, findet nicht selten einen besonderen Reiz in Sturm und Regen und tummelt ihre Räder in strömenden Gewitterschauern, auf schlammbedeckten Straßen, durch tiefe Pfützen, in wogenden Staubwolken bei sengender Mittagsglut. Das sind die Glücklichen, die über dem Wetter stehen und die alles überwindende Macht des Fahrrads erweisen. Sie schwelgen in ihrem Kraftgefühl, und der Kampf mit den Hindernissen, die Anstrengung erhöht ihre Lebensempfindung und ist in sich selbst eine Lust für sie. „Es macht Vergnügen, die Schwierigkeiten zu überwinden", sagt die Radlerin in Zolas

Roman. „Ich verabscheue die Wege, die zu lange gut und eben sind. Es thut so wohl, stark zu sein und den Regen, den Wind, die steilen Höhen zu überkommen.“ Und so ist das Rad eben auch nur für die Jugend ganz, was es sein kann, und ihr gehört es in erster Linie.

Es giebt aber auch ernstliche Gefahren, denen der Radfahrer ausgesetzt ist, mag er nun jung oder alt sein, und es sind ihrer nicht wenige. Am meisten verfolgen sie natürlich den Anfänger, teils, weil er sie noch nicht kennt und ihnen deswegen nicht vorbeugt, teils, weil seine Unsicherheit selbst ihn beständig gefährdet. Freilich vermindern sie sich, je mehr die Sicherheit wächst, und werden schließlich für den gewandten und vorsichtigen Radler auf ein Minimum reduziert; aber ganz verschwinden sie nie; denn das Fahrrad ist das am leichtesten verletzliche von allen Beförderungsmitteln, und wenn es sich mitten durch das Gewoge des öffentlichen Verkehrs hindurchschlängelt, so kann jedes schwere Gefährt für Rad und Reiter verhängnisvoll werden. Hat man aus den Zeitungen während einiger Jahre die Berichte über Radfahrerunfälle gesammelt, so erstaunt man bei einem Überblick, wie mannigfaltig und oftmals seltsam ihre Ursachen sind. Und gerade darin, daß sich so oft das Unvorhergesehene, jeder Berechnung Unzugängliche ereignet, liegt die große Gefahr. Selbst der beste Radfahrer kann beständig in Lagen geraten, die er nicht zu kontrollieren vermag, und ist eigentlich jeden Tag einem für Gesundheit und Leben bedrohlichen bösen Zufall ausgesetzt, gleichviel, ob er bedachtsam fährt oder das Bedenklichste wagt und im Übermut das Schicksal herausfordert, wie es im Rennsport so häufig geschieht. Das Radfahren ist ein gefährliches Spiel, und auch der Geübteste wird zum Spielball widriger Umstände.

Alles dies ist ja nicht neu, sondern durch die Presse jedermann bekannt, und es hat gewiß schon viele abgeschreckt. Es scheint auch angemessen, daß es nicht verschwiegen wird, damit niemand sich ungewarnt in Gefahr begebe und der Furchtsame dem Sport fernbleibe. Aber andrerseits ist es gerade dadurch, daß man es weiß und dennoch gering achtet, eine der allererfreulichsten Seiten des Radsports. Bisher haben wir nur von der Wirkung des Radfahrens auf die leibliche Gesundheit gesprochen; hier handelt es sich nun um seinen Einfluß auf das Gemüt. Sich bewußt zu sein, daß er beständig zwischen Gefahren hindurchsteuern muß, das ist für den Radfahrer ein unschätzbares Charakterbildungsmittel, eine seelische Zucht, die der inneren Erschlaffung entgegenwirkt. „Gefährlich leben", das ist eins von Nietzsches Idealen, und er hat damit unbewußt für das Radfahren ein gutes Wort eingelegt. Charaktere, Menschen von ausgebildeter Willenskraft, Entschlossenheit, Festigkeit, die thun uns im Befreiungskampfe der Menschheit nicht weniger not, als athletische Körper; denn Feigheit, Unentschlossenheit, philisterhafter Kleinmut, selbstsüchtige Bequemlichkeit, das ist's, was den Fortschritt hindert und unser öffentliches Leben in kleinlicher Nörgelei verkümmern läßt, wo wir doch Männer gebrauchen, die furchtlos für Recht und Wahrheit einstehen und auch vor dem Mächtigsten nicht den Nacken beugen. „Der Wert des Sportbetriebes", sagt Eulenburg, „liegt keineswegs bloß in der damit verbundenen körperlichen Bethätigung, sondern weit mehr in der davon unzertrennlichen Willensanspannung; in der Anregung und Schärfung der Willensenergie, ihrer steten Richtung auf bestimmt zu erreichende Ziele, in der Gelegenheit zur Entwicklung von Geduld, Mut, Ausdauer, Selbstüberwindung, kurz aller der geistig-sittlichen Fähigkeiten."

Leo erzählt beifällig, ein Gymnaſiaſt, Tertianer, habe, als ihm das Radfahren nahegelegt worden, geantwortet: „Ich will lieber meine geſunden Knochen für eine edlere Beſtimmung aufheben!“ Mir gefällt dieſer altkluge junge Herr nicht, der um ſeine geſunden Knochen ſo beſorgt iſt, und ich denke, es iſt gut für unſer deutſches Vaterland, daß die überwiegende Mehrzahl unſerer Jugend von kräftigeren Inſtinkten beherrſcht wird. Für jeden normalen Jungen iſt ein Fahrrad das Ziel ſeiner Sehnſucht und, wenn er es erlangt hat, ſein teuerſter Beſitz.

Freilich dürfen Gefahren, wenn ſie auch zum Weſen des Radſports gehören und in einem verweichlichten Geſchlecht die Mannheit wieder ſtärken können, darum nicht leichtſinnig heraufbeſchworen werden; ja es iſt Pflicht des Gemeinweſens, öffentliche Übelſtände zu beſeitigen, aus denen dem radfahrenden Teil der Bürgerſchaft Gefahren erwachſen; der unvermeidlichen bleiben darum doch noch genug. Das Rad iſt durch ſeine Natur auf gute, ebene Wege angewieſen, und eine der häufigſten Urſachen der Radfahrerunfälle iſt der ſchlechte Zuſtand des Straßenpflaſters und der Chauſſeen, deren beſſere Pflege daher im Zeitalter des Fahrrads ein Rechtsanſpruch werden mußte. Im höchſten Grade inhuman und moraliſch zu mißbilligen iſt es aber, wenn die Behörden den Radfahrern die Bankette verbieten, die ihre natürliche und prädeſtinierte Bahn ſind, und ſie zwingen, ſich auf den holprigen und ſchlüpfrigen Fahrdämmen der beſtändigen Gefahr ſchweren Sturzes und lebensgefährlicher Verletzungen durch die begegnenden Fuhrwerke auszuſetzen. Auf die rigoroſen und, wie wir noch zeigen werden, durch keine ſtichhaltigen Gründe geſtützten Vorſchriften der Behörden fällt die Verantwortung für mehr als eine tief beklagenswerte Schädigung der radfahrenden Bevölkerung an Leib und Leben.

Daß ältere und kränkliche Radler sich das Maß ihrer Leistungen nicht von der robusten Jugend borgen dürfen, sahen wir bereits. Auch die Anstrengungen und Gefahren des Sports sind für sie am empfindlichsten, und sie müssen sich manche Beschränkung auferlegen. Solange sie sich auf guten Wegen halten, empfinden sie höchst wohlthätig die physische und psychische Verjüngung, die in dem gesteigerten Kraftgefühl besteht; aber auf holprigem Pflaster und in bergigem Gelände werden sie sich manchmal vor die Frage gestellt sehen, ob sie mit dem Rade statt eines vergnüglichen Gefährten nicht einen strengen und anspruchsvollen Tyrannen gewonnen haben, der Unmögliches von ihnen fordert. Auch sie werden allerdings die Erfahrung machen, daß ihre Leistungsfähigkeit mit der Zeit wächst; darum dürfen sie sich nicht entmutigen lassen. Aber die Verjüngung hat doch ihre Grenzen.

Überhaupt wird sich bei Radfahrern, die schon in vorgerückteren Jahren stehen, bei angegriffenen Konstitutionen, bei Nervösen, bei solchen, die an starke Bewegungen nicht mehr gewöhnt sind, auch bei Damen, in den ersten Monaten ihres Sportbetriebs häufig eine Krisis einstellen, und viele kommen nicht darüber hinweg. Anfängerunfälle, die aus mangelhafter Erfahrung entspringen, unvermeidliches Ausgleiten auf schlüpfrigen Wegen, allzugroße Überanstrengung des ungeschulten Körpers bewirken, daß sie das freudige Zutrauen in ihre Leistungsfähigkeit verlieren; sie treten jede Fahrt in einer beklommenen Stimmung an und denken wohl gar, es sei nur eine Frage der Zeit, wann sie einmal ernstlich verunglücken werden. So wagen sie sich nur noch bei gänzlich einwandsfreiem Wetter hinaus, und anstatt sicherer zu werden, machen sie infolge unzureichender Übung Rückschritte, müssen jedesmal gleichsam von vorn anfangen,

und schließlich hat sich die Lust in unüberwindliche Abneigung verkehrt. Andere scheitern schon früher an ihrer Energielosigkeit, weil es ihnen an Beharrlichkeit und festem Willen fehlt, um die Anfangsschwierigkeiten zu besiegen. Noch andere, denen das Reinigen des Rades, das häufige Umkleiden und überhaupt die starke Körperbewegung nicht behagt, hören aus reiner Trägheit wieder auf. Doch mag sehr oft auch Zeitmangel daran Schuld sein, daß die Fertigkeit niemals erreicht wird, ohne die natürlich keiner dem Sport treu bleiben kann. So kommt es denn, daß fortgesetzt fast neue Räder zum Verkauf angezeigt werden, und deren Eigentümer, die in Überdruß oder Entmutigung abfielen, sind lauter Personen, welche die erste Jugend hinter sich haben.

Von den Abgefallenen lassen die einen das Radeln, weil es ihnen nur als Mühe und Plage erscheint, ohne Bedauern wieder fahren und freuen sich, ihre alte, gemütliche, bequeme Bummelfreiheit zurückzugewinnen. Anderen aber ist das Gefühl, dem, was sie begonnen hatten, nicht mehr gewachsen zu sein, sehr schmerzlich. Sie hatten wieder jung sein wollen und werden nun ergriffen von der bitteren Erkenntnis verlorener Jugend. Wenn sie als Lehre ihrer Bemühungen dieses wehmütige Gefühl des Alters, das Bewußtsein, verbraucht zu sein, davontragen, wäre es besser gewesen, sie hätten nie ein Rad bestiegen. Und um sich vor diesem Unglück zu bewahren, möge doch niemand sich allzuschnell gegen das Radfahren entscheiden, nachdem er es einmal begonnen hat, sondern er suche zuerst eine gewisse Herrschaft über das Rad auch in schwierigen Lagen zu erwerben. Hat man dies, so mag man aus vernünftigen Gründen die Sache immerhin aufgeben; aber vorher ist das Aufgeben verfrüht. Zumeist versagt man ja doch nur, weil

man nicht genug Ausdauer hat, um den Zeitpunkt zu erwarten, da die Mühe ihren Lohn trägt.

Doch zum Glück ist auch bei älteren Anfängern der Trieb, immer wieder zu versuchen, gewöhnlich sehr lebhaft, weil bei dem einen der Reiz des Radfahrens, sobald er einmal davon gekostet hat, unwiderstehlich nachwirkt, den anderen, der schon längst den Glauben an sich verloren hatte, ein gewisser Ehrgeiz treibt, sich die jugendliche Leistungsfähigkeit zurückzugewinnen, von der er wieder einen Nachschmack gehabt. Aber gleichviel, welches das Motiv — den Trieb wird man segnen; denn er führt zum Können, und mit dem Können ist auch die Krisis überwunden.

Bei alledem ist es gewiß, daß selbst ältere Radfahrer durch den Sport nicht nur in ihrer körperlichen Gewandtheit, sondern auch in ihrer moralischen Kraft gefördert, daß im vollsten Sinne ihre Erziehung durch ihn fortgesetzt wird, und dies gerade deswegen, weil sie wenigstens im Anfang mehr als die Jugend der Selbstüberwindung bedürfen. Denn das Unlustgefühl beim Lernen und besonders vor jedem neuen Versuch ist naturgemäß bei Leuten, die sich dem Alter schon willenlos überlassen hatten, sehr groß, und in ihrem Zweifel an sich selbst sind psychische Hemmungen gegeben, die bei jüngeren Leuten gar nicht mitwirken. Diese zu überkommen, bedarf es eines gewissen Pflichtgefühls, und man wäre sehr im Irrtum, wenn man bezweifelte, daß solche pflichtmäßige Selbstzucht auch noch einen reiferen Charakter heben und festigen könnte. Der unmittelbare Gewinn besteht hier aber in dem gesteigerten Selbstvertrauen, das aus der durch die Pflichterfüllung gesteigerten Energie erwächst, und es ist ein unvergleichlich schönes Ergebnis. Denn dieses Selbstvertrauen bleibt nicht auf den Sport beschränkt, sondern es überträgt sich auch auf alle übrigen

Lebensgebiete. Nur wer ſchon einmal ſich halb ſelbſt verloren und durch ſolche ſittliche Wiedergeburt ſich neu gefunden, kann dies ganz verſtehen.

Hat man aber endlich durch beſtändige und energiſche Übung, durch fleißiges Trainieren, wie der ſportliche Ausdruck lautet, ſich zum Meiſter ſeiner Maſchine gemacht, ſo iſt auch die Pflicht ſchon zur Neigung geworden, und man thut nun freudig, was man eine Weile nur aus vernünftiger Überlegung that, ja man fühlt ſich glücklich, ſobald man auf dem Rade ſitzt, und weiß nicht genug zu rühmen, wie ſehr das Radfahren den intenſiven Lebensgenuß, das bewußt frohe Daſeinsgefühl ſteigert. Und daraus entwickelt ſich eine ganz perſönliche Empfindung der Dankbarkeit und der Freundſchaft des Radlers für ſeine Maſchine, wie zwiſchen zwei Leuten, die ſich kennen gelernt haben und die ſich nun immer beſſer verſtehen, je mehr ſie mit einander umgehen. Das iſt das Charakteriſtiſche: der Radſport macht faſt alle ſeine Jünger zu Enthuſiaſten, und man darf geradezu ſagen: Ein rechter Radfahrer iſt in ſein Rad verliebt.

VII.

Das Fahrrad und die Frauenfrage. Etwas vom Sportkostüm.

Für das weibliche Geschlecht ist der Radsport noch ungleich bedeutungsvoller, als für das männliche; denn während er dem letzteren im Kampf ums Dasein nur eine neue Waffe zu seinen alten schmiedete, begann er im Dasein des ersteren eine völlige Umwälzung. Er hat die Frauenfrage ihrer Lösung näher gerückt, als es lange Jahrzehnte unermüdlicher Agitation vermocht hätten, indem er einerseits mit der Erziehung des Weibes zur Selbständigkeit im praktischen Leben Ernst machte, andrerseits durch die Macht der Thatsachen einen siegreichen Kampf gegen tief eingewurzelte, kulturfeindliche Vorurteile eröffnete. Die Tragweite des weiblichen Radsports erstreckt sich in gleichem Maße über die Hygiene, die sozialen Verhältnisse und die Ethik. Und da das weibliche Geschlecht die größere Hälfte der Menschheit bildet, da es ferner die Mütter der kommenden Generationen stellt, so sind seine Interessen auch auf diesem Gebiete die Interessen des Menschengeschlechts überhaupt.

Über den günstigen Einfluß des Radfahrens auf die weibliche Gesundheit haben wir schon im vierten Kapitel gesprochen; doch bedürfen einige Punkte noch hellerer Be-

leuchtung. Zunächſt muß hervorgehoben werden, daß die Vernachläſſigung der Körperbewegungen, die für die kräftige Entwicklung des heranwachſenden Geſchlechts unerläßlich ſind, im chriſtlichen Zeitalter bis auf unſere Tage bei der weiblichen Erziehung noch viel auffallender hervortritt, als bei der männlichen. Im alten Griechenland war die gymnaſtiſche Ausbildung auch für die Mädchen etwas Selbſtverſtändliches, ja Plato ging in ſeiner Forderung einer gleichen Leibespflege für beide Geſchlechter ſo weit, daß ihn der Vorwurf trifft, die Einſchränkungen, die durch die phyſiſche Eigenart der Frau bedingt werden, überſehen zu haben. Auch von den römiſchen Frauen wurden Fechtübungen gepflegt; doch keimte ſchon damals das Vorurteil gegen den weiblichen Sport; denn Juvenal entrüſtete ſich darüber, obwohl doch gerade er den Zuſammenhang körperlicher und ſeeliſcher Geſundheit betont hat. Später aber bildete ſich unter dem Einfluß des Chriſtentums ein krankhaftes Ideal des Weibes heraus, das ſeine orientaliſche Abſtammung nicht verleugnet. Das Heineſche „Du biſt wie eine Blume“ iſt dafür ſehr charakteriſtiſch. Es war in der That das pflanzenhaft Paſſive, was an der Frau immer mehr geſchätzt und durch dieſe Schätzung auch gezüchtet wurde; daß ſie ein von der Natur zu ſelbſtändiger Bewegung beſtimmtes Weſen iſt, geriet ganz in Vergeſſenheit. Natürlich wird die gegenſeitige Anziehungskraft der Geſchlechter auch ferner darauf beruhen, daß ſie ihren ſpezifiſchen Geſchlechtscharakter bewahren; der geſunde Mann wird nur die weibliche Frau lieben, und vice versa. Aber die geſchlechtlichen Inſtinkte können entarten, und es muß als eine Entartung betrachtet werden, wenn der Mann an der Frau gerade das liebt und als weiblich betrachtet, was der Natur widerſpricht und alſo recht eigentlich unmenſchlich iſt.

Wenn die Frau ſich zu einem geſünderen und ſomit höheren Typus entwickelt, ſo iſt nicht zu fürchten, daß ſie das Mißfallen der Männer erregen wird, vielmehr wird unter ihrem Einfluß auch der männliche Geſchmack geſunden. Sie möge darum nur den Mut haben, natürlich und ſie ſelbſt zu ſein.

Solange die Arbeitsteilung in unſerem Wirtſchaftsſyſtem noch ſo wenig ausgebildet war, daß jede Familie einen großen Teil ihres Bedarfs ſelbſt produzierte, ſolange in jedem bürgerlichen Haushalt nicht nur gekocht und geſtrickt, ſondern auch geſponnen, die Kleidung verfertigt, gebacken, geſchlachtet, Bier gebraut, Licht gegoſſen, vielfach auch das Gemüſe im eigenen Garten gezogen wurde, ſolange freilich mußte eine Hausfrau in ihren vier Wänden fleißig Hand und Fuß rühren, die Thätigkeit erhielt ſie friſch und füllte ihre Zeit, und ſie empfand es gewiß nicht als einen Mangel, daß ihr Herrſchaftsgebiet enge Grenzen hatte. Allein das änderte ſich alles, ſobald die moderne Induſtrie einen Arbeitszweig nach dem anderen an ſich riß: es mußte ſich ein unverbrauchter Kraftüberſchuß geltend machen, der die Frau nach außen drängte. Doch wurde er nun durch die Erziehung der höheren Tochter, deren Endzweck nicht mehr die Hausfrau, ſondern die Dame iſt, völlig in Anſpruch genommen, ohne Rückſicht auf die Bedürfniſſe ihres Körpers wurden die jungen Mädchen gerade in ihren Entwicklungsjahren mit lauter Kopf- und Sitzarbeit überbürdet, aus unvernünftigem, nur durch den Tiefſtand unſerer Kultur erklärlichem Vorurteil wurde ihnen die notwendige Bewegung als unſchicklich verboten, und frühe ſchon zwängte man ſie in das verderbliche Korſett, das unſere Damen noch hinter die Chineſinnen rangiert; denn es ſind edlere Teile als die Füße, die dadurch verkrüppelt werden. Sie alſo, die in

unſerer eiſernen Zeit, in dem allgemeinen Wettbewerb, der ſo hohe Anforderungen an die Kraft des Individuums ſtellt, zum großen Teil ſelbſtändig um ihr Brot kämpfen, zum größeren Teil aber die Mütter eines neuen Geſchlechts werden ſollen, ſie werden im Kern ihrer Natur ſyſtematiſch entwertet, und ſo treten ſie dann als blutarme, bleichſüchtige, nervöſe, hyſteriſche, verkümmerte Weſen in das Leben. Unſchuldige Opfer ſie ſelbſt, müſſen ſie auch ihre Kinder noch dem Aberglauben einer von der Natur abgefallenen Zeit zum Opfer bringen, ſie, die Gebärerinnen einer degenerierten Raſſe.

Eine der bedenklichſten Kulturerſcheinungen iſt die erſchreckend große Zahl von Müttern, die heutzutage nicht mehr imſtande ſind, die Ernährung der Kinder in der naturgemäßen Weiſe zu vollziehen, beſonders da die Leiſtungsunfähigkeit der weiblichen Bruſtdrüſe ſich vererbt. Profeſſor Bollinger führte auf dem Anthropologenkongreß in Lindau aus, daß die künſtliche Ernährung eine unverhältnismäßig hohe Kinderſterblichkeit oder, wenn das Kind leben bleibt, ſelbſt im günſtigſten Falle ein Zurückbleiben in der Entwicklung, eine Minderwertigkeit zur Folge hat. Als die Haupturſache der ererbten Unfähigkeit, zu ſtillen, betrachtete er die urſprünglich freiwillige Verabſäumung der mütterlichen Pflicht, die ſchon eine konſtitutionelle Schwächung nach ſich zieht. Daneben wurde aber auch auf den ſchädlichen Einfluß des Korſetts hingewieſen, das in vielen Fällen durch Druck eine rein mechaniſche Verkümmerung der Bruſtdrüſe hervorbringt. Und es darf als zweifellos gelten, daß vielfach auch die geſundheitswidrige Mädchenerziehung überhaupt die Schuld daran trägt.

Während ſeines ſelbſtgewählten Exils machte Zola die Beobachtung, daß die Unfähigkeit der Mütter, ihre Kinder

zu ſtillen, in England nicht weniger verbreitet iſt als in Frankreich und den Vereinigten Staaten. Auch er legte Nachdruck auf die Erblichkeit dieſer krankhaften Anlage und auf die allmähliche Verſchlechterung der Raſſe, die dem Gebrauch der Flaſche mit ihren tauſend Übeln folgt. Vizetelly, der dies erzählt, hält es denn auch für unbeſtreitbar, daß die engliſche Raſſe phyſiſch im Niedergang begriffen iſt, und bemerkt dazu: „Athletiſcher Sport kann wohl das allgemeine Niveau erhöhen, aber nur, wenn im Material die geeigneten Vorbedingungen dazu vorhanden ſind.“ Das heißt mit anderen Worten: Wo die funktionelle Verkümmerung der Bruſtdrüſe in einer Familie einmal erblich geworden iſt, geht die Linie hoffnungslos dem Verfall entgegen, und kein Heilmittel kann ihn mehr aufhalten. Wenn dies den Thatſachen entſpricht, ſo iſt die Pflicht um ſo dringender, dafür Sorge zu tragen, daß wenigſtens der noch geſunde Teil des weiblichen Geſchlechts den koſtbaren Schatz ſeiner Geſundheit erhalte und mehre.

An Verſuchen, die weibliche Erziehung vernunftgemäßer zu geſtalten, hat es ja nun in neuerer Zeit nicht gefehlt. Als das Turnen 1842 durch Erlaß der preußiſchen Regierung wieder zu Ehren gebracht wurde, handelte es ſich zunächſt nur um das männliche Geſchlecht. Aber Dieſterweg ſagte in ſeinem „Allaaf Preußen“: „Wenn unſeren Knaben Leibesübungen notthun, ſo ſind ſie für unſere Mädchen noch viel notwendiger. Wer das nicht einſieht, ſieht gar nichts ein, kennt nichts und begreift nichts. Man muß ihn ſtehen laſſen und weiter gehn. Wer dagegen Einſpruch thut von ſeiten der Weiblichkeit, der zarten Sitte, der Vornehmheit und anderer Erfindungen verrückter Köpfe und blaſierter Verbildung, den widerlegt man auch nicht, ſondern geht weiter.“ So wurde das Turnen denn wirk-

lich nach und nach auch in den Lehrplan der Mädchenſchulen aufgenommen. Dazu geſellte ſich etwas ſpäter das weibliche Schlittſchuhlaufen und Schwimmen. Das bedeutete für diejenigen, die davon den richtigen Gebrauch machten, einen großen Fortſchritt. Doch waren ihrer leider zu wenige. Und da der Kampf ums Daſein in den verſchiedenen Klaſſen der Geſellſchaft an Heftigkeit zunahm und an beide Geſchlechter erhöhte Anforderungen ſtellte, nachdem Deutſchland den Rang einer Großmacht erlangt und den induſtriellen Wettbewerb mit den anderen Großmächten aufgenommen hatte, ſo wuchs die Summe der Frauenkrankheiten, anſtatt ſich zu vermindern. Aus der Erkenntnis eines bitter ernſten Notſtandes ging der Aufruf der Berliner Turnerſchaft von 1896 hervor, in dem es heißt: „Die weibliche Jugend unſerer Tage bedarf wohlgeordneter Leibesübungen in noch höherem Maße, als die Knabenwelt, der das Recht, ſich mannigfach zu rühren und zu regen, nicht ſo verkümmert iſt. Unſere Mädchen haben unter der Zwangsherrſchaft naturwidriger Sitten und falſcher Anſchauungen ſowie unter den großſtädtiſchen Verhältniſſen ſo zu leiden, daß die zwei wöchentlichen Turnſtunden der Schule, die bei der großen Zahl der gleichzeitig Turnenden nur wenig Gewinn für die Einzelne mit ſich bringen, nicht mehr ausreichen, um geſundheitsfördernd auf die körperliche Entwicklung der Mädchen zu wirken.“ Es muß aber bezweifelt werden, ob dieſer wahrhaft volksfreundliche und zeitgemäße Aufruf nennenswerten Erfolg gehabt hat, da er zwar eine richtige Diagnoſe ſtellt, aber ein unbeliebtes Heilmittel verordnet. Denn wenn das Turnen ſchon die männliche Jugend heutzutage nur noch wenig reizt, ſo behagt es der weiblichen noch viel weniger. Und das iſt auch ganz erklärlich; denn in der herkömmlichen weiblichen Kleidung muß es ja doch

etwas Halbes bleiben. Es ist bekannt, welche Tracht Plato für die Frauen seiner Republik bei ihren gymnastischen Übungen vorschrieb: gar keine. Das würde sich mit unserem Klima nicht vertragen; aber billig wäre, daß man die Mädchen, wenn sie wie die Knaben turnen sollen, auch eine Art von Knabenkleidern tragen ließe, was ja in englischen Damen-Turnclubs bis zu einem gewissen Grade schon geschieht. Denn das Kleid hat mit dem Geschlecht absolut nichts zu thun. Da jedoch keine Aussicht besteht, daß die gegenwärtige Generation im prüden Deutschland diese einfache Wahrheit begreifen wird, so dürfen wir auch auf das weibliche Turnen nicht viel Hoffnung setzen.

Allein schon hatte ein anderer gymnastischer Sport, das Radfahren, die Sympathien des weiblichen Geschlechts für sich gewonnen, als die Berliner Turnerschaft ihren Aufruf erließ. Allerdings meinen die Ärzte, daß Mädchen das Radeln nicht vor dem siebzehnten Jahre beginnen sollen; es kann also kein Ersatz für das Schulturnen sein. Aber berufen ist es, dieses zu einer Zeit abzulösen, wo sonst die Leibesübungen aufhörten, und damit, wie Eulenburg sich ausdrückt, „eine noch immer im Wachsen begriffene unabsehbare, vom ärztlichen Standpunkte aus jedenfalls nicht genug zu preisende Umwälzung zu schaffen. Das Fahrrad hat die Frauenwelt auf die Beine gebracht, sie im wörtlichsten Sinne emanzipiert, indem es sie an Stelle der bisher allein fleißigen, allzufleißigen Hände auch die Beine als gleichberechtigte Gliedmaßen zu gebrauchen lehrte — und was das in gesundheitlicher Beziehung gerade für das weibliche Geschlecht bedeutet, darüber vermag sich eben nur der Arzt in vollem Maße Rechenschaft abzulegen.“

Wer noch weitere ärztliche Urteile speziell über den weiblichen Radsport zu hören wünscht, findet eine Anzahl

in Freſſels Buch „Das Radfahren der Damen“ geſammelt. Hier mag nur nochmals daran erinnert werden, daß er ebenſo wie der männliche, ja in erhöhtem Grade Vorſicht und Maßhalten erfordert. Rooſevelt, ein amerikaniſcher Arzt, äußert darüber: „Radfahren iſt ſchädlich für manche Frauen allemal, für alle Frauen manches Mal, aber nicht für alle Frauen allemal. Gewiſſe anatomiſche und phyſiologiſche Beſonderheiten machen es für eine Frau viel gefährlicher, als für einen Mann, ſich zu überanſtrengen; wenn ſie ſich jedoch vor Überanſtrengung hütet, ſo iſt das Radfahren wohlthätig und geſund für jede Frau, die nicht an organiſchen Krankheiten leidet.“ Faſſen wir die Erfahrungen der Ärzte kurz zuſammen, ſo übertreiben wir nicht, wenn wir ſagen: Das Fahrrad iſt in phyſiſcher Beziehung als ein Bote des Heils zu dem weiblichen Geſchlecht gekommen; denn es hat ihm gerade das gebracht, was ihm fehlte, die kräftige, mit Luſt ausgeführte Bewegung in freier Luft. Bisher war der Tanz die einzige energiſche Bewegung, die unſere Mädchen und Frauen liebten; Albu rechnet ihn in ſeinen „Sozialhygieniſchen Betrachtungen über den modernen Sport“ ſogar zu den gymnaſtiſchen Übungen. Aber es darf wohl als ausgemacht gelten, daß dies vielſtündige nächtliche Herumwirbeln in heißen, ſtauberfüllten Sälen, das die Sinnlichkeit aufregt, der Geſundheit viel mehr Schaden als Nutzen bringt. Das Radfahren, das ſo viel unſchuldige Freude gewährt, iſt nicht nur eine geſündere, ſondern auch eine unendlich edlere Körperübung als der Tanz; es iſt gut für den Leib und gut für die Seele unſerer Frauen. Alles in allem genommen, dürfen wir nicht zweifeln, daß es ihnen, indem es ihnen Geſundheit und Kraft giebt, ſowohl für ihr eigenes Wohl den Lebenskampf erleichtert, wie auch ſie tauglicher macht, Mütter vollkommener Menſchen zu werden,

Menſchen einer neuen Zeit, die frei und aufrecht dahergehen und auf Wahrheit und Gerechtigkeit eine höhere Kultur gründen.

Neben der unmittelbaren Einwirkung des Radfahrens auf die Geſundung des Weibes ſteht eine mittelbare: es verlangt gebieteriſch die Abſtellung gewiſſer geſundheitsſchädlicher Mißbräuche im weiblichen Bekleidungsweſen und verhütet dadurch Erkrankungen, die bisher durch Eitelkeit und Modenarrheit hervorgerufen wurden. Zunächſt erſtreckt die Reform ſich allerdings nur auf die Stunden, die dem Radſport ſelbſt gewidmet ſind. Aber es ſcheint eine zuläſſige Folgerung zu ſein, daß, was ſich auf dem Rade als ſchön und praktiſch bewährt hat, von den Vernünftigen auch in das tägliche Leben hinübergetragen werden wird. Eine andere Frage iſt es freilich, ob dieſe Vernünftigen nicht eine winzige Minorität bilden. Vernunft und Mode waren von jeher feindliche Schweſtern, und es wäre das Wunder der Wunder, wenn ſie ſich plötzlich verſöhnten. Doch die Hauptbedingung zu einer Befreiung von der Tyrannei der Mode iſt gegeben, ſobald die Frauen geiſtig ſelbſtändiger werden, und zu dieſer Verſelbſtändigung trägt ja auch der Radſport bei.

Am wenigſten verträgt ſich mit dem Radfahren das ſchon erwähnte Korſett, die ſchädlichſte und trotzdem die langlebigſte aller Moden des Abendlandes. Über 200 Jahre ſind verfloſſen, ſeit John Locke in ſeinem Erziehungswerk die Verderblichkeit dieſer unſinnigen Erfindung nachwies, immer wieder haben die Ärzte ihre Stimme dagegen erhoben, und es iſt ſo mächtig wie ehedem. Dabei iſt die merkwürdigſte Thatſache, daß man es für ſchön hält. Die Weſpe das Muſter weiblicher Anmut, — welche Verirrung! Kann ein unverbildeter Geſchmack etwas Lächerlicheres

finden, als die Karikaturen in den Modezeitungen, die in der Wirklichkeit zum Glück unerreichbar sind, aber doch das ideale Ziel darstellen, nach dem man strebt? Daß wir den Anblick überhaupt ertragen, ist ein Beweis von der Unnatur und Verschrobenheit unserer Denkweise. Nur in einem bis ins Innerste kranken Sozialzustande ist eine solche barbarische Verunstaltung möglich. Wenn je eine vernünftige Gesellschaftsordnung eintritt, so wird man nur noch in Mitleid und Verachtung auf unsere geschnürten und gepanzerten Damen zurückschauen.

Aber wenn es sich nur um die ästhetische Seite handelte, so möchte das Unwesen noch hingehen, obwohl die Abwendung von dem natürlichen Schönheitsideal immer ein bedrohliches Zeichen der Entartung bleiben wird. Weit verhängnisvoller ist indessen die Schädigung der Gesundheit. Im „Verein zur Verbesserung der Frauenkleidung", dessen Thätigkeit jede Förderung verdient, wies Prof. Eulenburg 1897 nach, daß das Korsett eine ganze Reihe organischer Veränderungen bewirkt, wie z. B. Verschiebungen des Magens, dann die sogenannte Schnürleber, die Wanderniere, Krankheiten, die zumeist lebensgefährlich sind; und daß ferner die naturgemäße Atmung dadurch erschwert wird, wodurch falsche Blutströmungen eintreten, die das Herz schwächen. Hierzu gesellen sich die vielen Unterleibserkrankungen, die ein Korsett, wenn nicht hervorruft, so doch mehr und mehr verschlimmert. Blutarmut und mancherlei Ernährungsstörungen, die wiederum eine Hauptursache allgemeiner Nervosität und noch schwererer Formen von Nervenerkrankung bilden, werden auch von zahlreichen anderen Ärzten auf das Korsett zurückgeführt. Und besonders leiden darunter die eigentlich weiblichen Organe. Das durch Einschnürung verkrüppelte Weib wird unfähig, eine gesunde Nachkommenschaft in die

Welt zu ſetzen, ihre Eitelkeit wird der Fluch ihrer Kinder und Enkel, jeden Morgen, wenn ſie den zur Mutterſchaft beſtimmten Leib in einen Käfig von Stahl und Fiſchbein zwängt, begeht ſie von neuem einen Frevel an der werdenden Menſchheit. Warum greift der Staat, der ſich mit unberechtigter Zudringlichkeit in ſo viele Privatangelegenheiten miſcht und ſo viele harmloſe Leute durch ſeine Polizeivorſchriften in ihren unſchädlichen Freuden ſtört, hier nicht ein, wo es ſich um ein eminent öffentliches Intereſſe, um Geſundheit und Glück ſeiner künftigen Bürger handelt? Indirekt wird doch auch in dieſem Falle ein Verbrechen gegen die Leibesfrucht begangen. Ich würde eine jährliche Steuer von 100 Mark auf jedes Korſett vorſchlagen. Aber beſſer wäre es freilich, die Frauen warteten nicht auf den Staat, ſondern hörten auf die Stimme des eigenen Gewiſſens. Soviel iſt ſicher: Solange ſie das Korſett tragen, ſind ſie zur Befreiung weder reif noch würdig.

Eine andere Folge des weiblichen Radſports iſt der Erſatz der langen Röcke durch leichtere und praktiſchere Formen der Unterkleider. Während die Frau ſich von der Seite auf den Sattel ſchiebt, muß ſie auch ſchon das Rad in Bewegung ſetzen; es bleibt ihr alſo keine Zeit, die Laſt der Gewandung gleichmäßig zu verteilen. So hängt deren größere Hälfte faſt immer unbequem nach der einen Seite hinüber, das Treten wird erſchwert, und leicht kann ſich dabei ein Sturz ereignen. Man hat daher die bekannten Arten des Radlerinnenkoſtüms erfunden, das zwiſchen dem kaum ſichtbar geteilten Rock, der Pumphoſe und der eng anliegenden Reithoſe in verſchiedenen Abſtufungen variiert. Seine ſchnelle und allgemeine Aufnahme wurde dadurch erleichtert, daß der Boden in England und Amerika wenigſtens theoretiſch ſchon vor der Einführung des Niederrads dafür bereit lag, von

Frankreich ganz zu geschweigen, wo die männliche Tracht in gewissen weiblichen Kreisen schon längst ihre Freunde gehabt hatte. Sobald aber die Reform sich im Radsport bewährte, war der Anstoß gegeben, auch im praktischen Leben ihre Durchführung zu versuchen, natürlich zuerst in den Vereinigten Staaten, wo die weiblichen Emanzipationsbestrebungen auf sozialem Gebiet, mit denen man die Sache verquickte, schon die größten Erfolge aufweisen konnten. Es traten vornehmlich zwei Arten des Reformkleides auf, einerseits kurze Backfischröckchen, andererseits das modifizierte syrische Unterkleid, jetzt allgemein als Rational Boston Dress bekannt, ein unten halb sack-, halb hosenartig geschlossener Rock nach dem Vorbilde der orientalischen Frauentracht. Man begründete diesen Stil durch seine Schönheit, seine Gesundheit und vor allem durch die größere Bewegungsfreiheit, die er gestattet. Einige Damen trugen die neue Gewandung auf der Weltausstellung in Chicago zur Schau und brachten sie so zur Anerkennung.

Charakteristisch ist die Äußerung eines dieser weiblichen Pioniere über das Motiv der „Vernunftkleidung“: „Die Frau hat beinahe in jedes Gebiet der Industrie Eingang gefunden, in dem der Mann beschäftigt ist, aber sie kann erst erfolgreich mit ihm konkurrieren und dieselben Löhne wie er erlangen, wenn sie die konventionellen Röcke abthut.“ Dementsprechend bezeichnet sie des weiteren „vollkommene Gleichheit mit dem Manne“ als ihr Ziel. Das ist allerdings eine krankhafte Übertreibung. Die Geschlechter mögen unter dem Gesichtspunkt ihrer natürlichen Bestimmung gleichwertig sein, aber sie sind nicht gleichartig, und es giebt viele Gebiete, auf denen strenge Arbeitsteilung zwischen Mann und Weib als ein unverbrüchliches Naturgesetz waltet. Die gleiche Kleidung kann die physiologische Verschiedenheit

der Geſchlechter nicht aufheben, und ein Weſen, das „alle 28 Tage durch mehrere Tage, wenn auch nicht krank, ſo doch in ſeiner Leiſtungsfähigkeit geſchwächt“ iſt, wie Runge ſich ausdrückt, ganz abgeſehen von den größeren Störungen durch die Mutterſchaft, muß im erbitterten Konkurrenzkampfe mit dem Manne notwendig den kürzeren ziehen. Die Verblendeten, die das Gleichheitsdogma in die Frauenfrage hineintragen, ſchaden einer guten Sache durch ihren Fanatismus. Bewegungsfreiheit aber iſt das Recht der Frauen, und daß ſie nicht geſonnen ſind, es ſich länger verkümmern zu laſſen, verdient freudige Anerkennung. Die Welt kann nur dadurch gewinnen, wenn die Frau alle ihre Anlagen zu voller Entfaltung bringt. Man braucht auch nicht zu fürchten, daß ſie darum aufhören wird, Weib zu ſein; denn die Natur wird ihre Grenzen zu verteidigen wiſſen. Auf keinen Fall kann der Zuſtand, den die Frauenbewegung erſtrebt, ſchlechter ſein als derjenige, über den hinaus wir nur eben die erſten Schritte gethan haben.

Nur ganz zurückgebliebene Geiſter dürften wohl heutzutage noch ſo einſichtslos ſein, zu verkennen, daß die wirtſchaftliche Not eine Erweiterung des weiblichen Arbeitsgebiets fordert. Wer dieſe Wahrheit durch den Einwurf zu widerlegen meint, der Beruf des Weibes ſei die Ehe, vergißt, wie viele Ausnahmen die Regel hat. Selbſt im Arbeiterſtande, wo ein Mädchen nur ſelten ledig bleibt, war es von jeher Brauch, daß das weibliche Geſchlecht bis zur Verheiratung Dienſte übernahm, die ſeinen Fähigkeiten entſprachen. Wieviel notwendiger erſcheint dies alſo im Mittelſtande, aus dem die Mehrzahl der überzähligen Mädchen hervorgeht! Hier erlauben die ſozialen Verhältniſſe den Männern meiſt nur ſpät, einen Hausſtand zu gründen; aber wenn auch alle früh heirateten und keiner den Junggeſellen-

ſtand vorzöge, würden in einer monogamiſchen Geſellſchaft immer noch viele Mädchen übrigbleiben; denn ſie ſind die zahlreicheren. Dieſe müſſen notwendig ihr Brot verdienen, wenn ſie nicht wohlhabenden Familien angehören, und ſie können es ſchon längſt nicht mehr alle in den wenigen Berufen, die dem Weibe früher allein offen ſtanden, weil die Menge der Wettbewerberinnen zu groß iſt. Und ſo ſind ſie gezwungen, ſich eine beſſere Bildung anzueignen, als ehedem, und mit den Männern auf ihrem Arbeitsgebiete zu konkurrieren. Die Männer blicken freilich ſcheel auf dieſe Konkurrentinnen, die ihnen den eigenen Kampf ums Brot, der ohnedies ſauer genug war, erſchweren, und ſehen eine Ungerechtigkeit in dem weiblichen Wettbewerb. Denn es iſt zumeiſt nicht die beſſere Leiſtung, ſondern die billigere Lohnforderung, durch die das Weib ſie verdrängt. Zudem wird die Zahl der heiratsfähigen Männer durch dieſen wirtſchaftlichen Sieg der Frauen noch vermindert, und die üblen Konſequenzen treffen beide Geſchlechter. Dadurch wird aber die Berechtigung der weiblichen Emanzipationsbeſtrebungen nicht widerlegt; es folgt nur daraus, daß ihr Triumph nicht das Endziel ſein kann. Aus dieſem Wettkampf muß ein höheres Wirtſchaftsſyſtem hervorgehen, das die widerſtreitenden Kräffe in Einigkeit zuſammenſchließt.

Neben den ökonomiſchen Motiven, die das Weib antreiben, nach Unabhängigkeit zu ringen, giebt es aber auch pſychologiſche und ethiſche. Zu den erſteren gehört der Ehrgeiz, es den Männern in allen Stücken gleichzuthun oder ſie womöglich zu übertreffen. Wo dieſer Ehrgeiz in ſeiner extremen Form auftritt, wird man nicht ſelten annehmen dürfen, daß er eine Äußerung ſexueller Perverſion iſt; denn der normalen Frau geht die ſchrankenloſe Herrſchſucht des Mannweibes wider die Natur. Vor den ganz Wilden alſo

möge die kämpfende Frau ſich hüten: es ſind Kranke, die ſelbſt der Führung bedürfen. Aber ein maßvoller Ehrgeiz, derjenige wenigſtens, ſein Beſtes zu leiſten, gehört nun einmal zum Kampfe, und ohne ihn kein Sieg. Und dann giebt es etliche Mädchen, die hauptſächlich der innere Trieb, ihre Kraft zu entwickeln und ihre Seele zu bilden, ſei es auf künſtleriſchem oder wiſſenſchaftlichem Gebiet, in die Öffentlichkeit hinausführt. Sie ſind zu ſtolz, das leere, tändelnde Scheindaſein einer „Dame" zu ihrem Lebensberuf zu machen; das Leben ſcheint ihnen nicht würdig, nicht lebenswert, wenn es nicht von ernſter Arbeit erfüllt wird. Wer möchte ihnen die Hochachtung verſagen?

Die größte Tragweite hat aber das dritte Motiv, das ethiſche. In der heutigen bürgerlichen Geſellſchaft iſt die Ehe zu einem Geſchäft entartet, ſie iſt in vielen, vielleicht in den meiſten Fällen hauptſächlich eine Verſorgungsanſtalt. Weil man ſie als eine Sinecure betrachtet, die den Siegespreis weiblicher Diplomatie bildet, iſt nicht ſowohl die menſchliche Vollkommenheit das Ziel unſerer Töchtererziehung, als vielmehr die Ausſtattung mit blendenden, gewöhnlich ſehr oberflächlichen Eigenſchaften, welche die Männer reizen. Nicht fürs Leben werden die Mädchen gebildet, ſondern ſie werden auf den Mann dreſſiert. Und da bei der Koſtſpieligkeit eines ſtandesgemäßen Haushalts und den großen Anſprüchen der zur Dame erzogenen Mädchen die Männer der mittleren und oberen Geſellſchaftsſchicht mehr durch Geldrückſichten als durch Liebe bei der Wahl einer Frau geleitet werden, ſo hat ein ausſchließlich für den Männerfang zugerichtetes Mädchen ihrerſeits ſehr ſelten Wahlfreiheit, ſondern iſt meiſt gezwungen, den Erſten zu nehmen, der um ſie wirbt, nicht nur ohne Neigung, ſondern häufig ſogar gegen ihre Neigung. Die ſo geſchloſſenen Geſchäftsehen unter-

ſcheiden ſich nur dem Grade nach von der niedrigen Proſtitution, ſie geſtalten ſich für edlere Naturen meiſt ſehr unglücklich, ſtumpfen das feinere Empfinden der übrigen ab, demoraliſieren ſie alſo, und werden von den denkenden als etwas Unwürdiges, als ein Verrat an der Ehre ihres Geſchlechts betrachtet. Die ökonomiſche Selbſtändigkeit aber bedeutet für die Mädchen die Freiheit, nach ihrem Herzen zu wählen oder, wo ſie das nicht können, ledig zu bleiben; ſie erlöſt ſie von der traurigſten Sklaverei, die es in unſerer Zeit giebt, und die am Ausgang des Jahrhunderts noch grauſamer geworden iſt, da die Urheber des neuen bürgerlichen Geſetzbuches die einzige Rettung, die Eheſcheidung, in unheilvoller Verblendung gegen früher noch erſchwert haben. Von dieſem Geſichtspunkt iſt alſo die Frauenfrage im höchſten Sinne eine ſittliche Frage.

Aber auch die Wiſſenſchaft und das durch ſie beleuchtete Intereſſe der Raſſe erheben Einſpruch gegen die Geſchäftsehe und fordern die Ehe aus Neigung. Denn was wir im Menſchenleben Liebe nennen, das iſt der Inſtinkt, der in der ganzen animaliſchen Welt der natürlichen Zuchtwahl dient. Wir haben ſchon andere Tendenzen in der modernen Geſellſchaft betrachtet, die unſer Geſchlecht der Entartung zutreiben; die Geſchäftsehen hatten wir aber noch übergangen, und dieſe ſind eine der gefährlichſten. Nur ein Liebesbund kann leiblich und geiſtig vollkommene Kinder hervorbringen, die imſtande ſind, durch ihre Tüchtigkeit der Geſamtheit zu dienen; aus den Geſchäftsehen können nur Halbmenſchen hervorgehen, die ſich in kümmerlichem Egoismus durchs Leben ſchleppen und in der zweiten oder dritten Generation zum Ausſterben beſtimmt ſind. Und darum iſt die ökonomiſche Befreiung der Frau, die mit den

liebeloſen Verſorgungsehen aufräumt, ein gewaltiger Schritt zur Geſundung des ganzen Menſchengeſchlechts.

Zu ihrem Befreiungskampfe aber bedarf die Frau nicht nur geſteigerter körperlicher Leiſtungsfähigkeit, ſondern in ganz hervorragendem Maße auch geiſtiger und ſittlicher Eigenſchaften, und zwar derjenigen, die in der herkömmlichen Mädchenerziehung faſt gar nicht entwickelt wurden. Gerade dieſe nun werden durch das Radfahren ausgebildet, weswegen man ſeine Bedeutung für das Wachſen und Werden der modernen Frau gar nicht hoch genug veranſchlagen kann. Jedoch auch ganz abgeſehen von allen Emanzipationsbeſtrebungen werden ſie zur Höherentwicklung des weiblichen Charakters beitragen und ein unſchätzbares Rüſtzeug ſein für die Gattin als Gehilfin des Mannes, für die Mutter als Erzieherin ihrer Söhne und Töchter, für die Hausfrau an der Spitze ihres Heimweſens. Dieſe Eigenſchaften ſind in erſter Linie Aufmerkſamkeit, Umſicht, Kaltblütigkeit, Entſchloſſenheit, Mut und Willenskraft. Ohne ſie iſt das Radfahren auf die Dauer unmöglich, und ſie werden in der täglichen Schule der Gefahr erworben. Zola ſpricht in ſeinem ſchon erwähnten Roman von alledem ausführlich, und er kommt zu dem Schluſſe, „daß diejenigen Mädchen, welche die Steine vermeiden und auf den Straßen im rechten Augenblick ausweichen gelernt haben, auch im ſozialen und im Herzensleben wiſſen werden, wie ſie den Schwierigkeiten begegnen und mit offenem, ehrlichem, feſtem Sinn die richtige Entſcheidung treffen. Wiſſen und Wollen, darin liegt die ganze Erziehung.“

Es iſt aber noch etwas anderes, Unſchätzbares und zur Befreiung Unerläßliches, was die Frau auf dem Rade gewinnt: Vorurteilsloſigkeit. Nachdem der weibliche Radſport einmal Mode geworden iſt, bedarf es zwar heutzu-

tage zu ſeiner Ausübung jenes Heroismus nicht mehr, mit dem die erſten Radlerinnen ſich das Recht dazu erkämpften. Doch bewußt müſſen auch die heutigen ſich noch immer ſein, daß ſie gegen weit verbreitete Vorurteile in beiden Geſchlechtern verſtoßen und die Grenzen deſſen, was bis vor kurzem als das Herkömmliche galt, überſchritten haben. Das muß ſie von der Willkürlichkeit und Wertloſigkeit konventioneller Satzungen überzeugen, denen die Maſſe der Frauenwelt ſich ſonſt in ſklaviſchem Gehorſam unterwarf. Und wenn ſie das einmal begreifen, ſo muß auch ihre Perſönlichkeit, ihr Unabhängigkeitsgefühl erwachen, und ihr Weg führt hinaus in die Freiheit, dahin, wo nicht mehr das Dogma gilt, ſondern nur noch das eigene Urteil, die Stimme des eigenen Gewiſſens. Zolas Wort von der „Emanzipation der Frau durch das Fahrrad“ iſt daher im edelſten Sinne wahr und berechtigt.

Ein Zugeſtändnis an den Sittenkodex der radloſen Zeit iſt aber immer noch das Damenrad, welches das Radfahren mit langen Röcken erlaubt. Dieſe machen das Radeln, ſelbſt wenn ſie geteilt ſind, auf jeden Fall unbequemer und gefährlicher, als es die einfachen Pumphoſen thun, und wenn letztere allgemein benutzt würden, wäre eine beſondere Konſtruktion der Damenräder ganz entbehrlich. Man kann es daher keiner Radfahrerin verdenken, wenn ſie nicht auf halbem Wege ſtehen bleibt, ſondern folgerichtig genug iſt, im Intereſſe der Sicherheit und Leichtigkeit des Sportbetriebs die läſtige Vermummung abzuwerfen und ſich eines Herrenrads nebſt der dazu gehörigen Tracht zu bedienen. Da hier praktiſche Gründe entſcheidend ſind, würde man unrecht thun, ihr nachzuſagen, ſie wolle den Mann ſpielen. Trotzdem darf man das weibliche Zartgefühl nicht geringſchätzen, das die Mehrzahl der Radlerinnen verhindert, ſich in Pump-

hosen vor der Öffentlichkeit zu zeigen. Ohne die Einführung besonderer Damenräder würde der weibliche Radsport gewiß viel weniger ausgebreitet sein, als er es ist, und so kommt ihnen ein großes Verdienst zu. Und dann haben die faltigen Kleider ja auch den Vorteil, plumpe, unschöne Formen gnädig zu verhüllen. Selbst Zola, der ursprünglich für die Alleinherrschaft der Hose im weiblichen Radsport war, fand in England, daß sie für die hageren Engländerinnen nicht paßt, und sprach diesen den Rock zu, während er die Hose auf die kleineren, zierlicheren Französinnen beschränkte. Nebenbei wird man sich kaum verhehlen können, daß gewisse allzuherausfordernde Elemente des schönen Geschlechts die Hose, die sie mit Vorliebe zur Schau tragen, in Mißkredit bringen.

Eine Ausartung und Versündigung gegen die weibliche Natur sind die Damenrennen, die man in Paris erfunden hat. Sie sind nur auf die männliche Lüsternheit berechnet. Es dem Manne gleichthun zu wollen, wäre auf diesem Gebiete noch unsinniger als auf manchem anderen. Une femme ne vaut jamais un homme, à ce jeu-là, läßt Zola seine Radlerin sagen. Zudem ist der Rennsport von unserem Standpunkt ja schon für das männliche Geschlecht eine Verirrung. Wenn die Frau mit dem Manne wetteifern will, so ahme sie seine guten Seiten nach, aber nicht seine Thorheiten. Dies thut sie z. B. auch, indem sie sich das Rauchen angewöhnt, um dadurch ihre Gleichberechtigung mit dem Manne zu beweisen. Gewiß hat sie ebenso viel Recht dazu wie der Mann; aber es war ihr Vorzug, daß sie bisher nicht davon Gebrauch machte; denn das Nikotin ist ein Gift, dessen Schädlichkeit nicht bestritten werden kann. Eine der guten, hygienischen Wirkungen des Radsports besteht gerade darin, daß er das Tabakrauchen des männlichen

Geſchlechts vermindert, und es iſt beklagenswert, wenn dieſe ſchädliche Unſitte bei den Frauen gleichzeitig in Aufnahme kommt. Chamiſſos Schlemihl nennt allerdings die Nicotiana ein Surrogat für mangelndes Glück, und ſo mag ſie wohl einſamen, vom Leben enttäuſchten Menſchen unentbehrlich ſein. Aber wer ſich ein neues Bedürfnis ſchafft, giebt damit auch einen Teil ſeiner Freiheit hin, und das iſt doch gerade das Gegenteil der Emanzipation.

Unterſuchen wir nun die landläufigen Vorurteile gegen das weibliche Radeln, ſo finden wir, daß ſie hauptſächlich ethiſcher Natur ſind, auch wenn ſie äſthetiſch begründet werden. Das letztere iſt z. B. in Albus „Sozial-hygieniſchen Betrachtungen" der Fall. Bei der abfälligen Kritik, welche ſich auf die äſthetiſche Seite beſchränkt, braucht man ſich nicht lange aufzuhalten, da das Schönheitsideal ſo außerordentlich ſubjektiv iſt. Im allgemeinen ſteht für unſere Frauenwelt der eigene Geſchmack weit zurück hinter der tyranniſchen Mode, die nur zu oft den abſoluten Ungeſchmack zur Herrſchaft bringt, und die tägliche Erfahrung lehrt, daß in der Mode auch das Häßlichſte aufhört, verletzend zu wirken, ſobald man ſich daran gewöhnt hat. An dieſem Geſetz wird wohl auch das weibliche Radeln teilhaben, wenn es wirklich unſchön ſein ſollte. Aber ſeine äſthetiſche oder unäſthetiſche Wirkung hängt zum großen Teil von den Umſtänden ab. Da die Damen auf dem hohen Rade mehr auffallen als die Fußgängerinnen, ſo treten natürlich auch ihre Beſonderheiten mehr vor Augen, und ſo wird eine korpulente Radlerin vor den Geſchmacksrichtern nicht leicht Gnade finden. Doch darf ſich eine ſolche, wenn ſie den Radſport aus Geſundheitsrückſichten betreibt, am allerwenigſten durch die Meinung der Krittler beirren laſſen; nur muß ſie ſich hüten, ihre Erſcheinung durch grelle Farben noch auffälliger

zu machen. Eine jugendlich anmutige Gestalt dagegen wird auf dem Rade sicher von ihren Reizen nichts einbüßen, außer wenn sie durch schlechte Haltung und wild zappelnde Bewegung ihren harmonischen Eindruck stört; und manches von der Mode schon verunstaltete junge Wesen wird erst schön, wenn es auf dem Rade zur Natur zurückkehrt, sowohl unmittelbar durch die freudige Belebung, wie mittelbar durch die Steigerung ihrer Gesundheit. Es ist wahrhaftig nicht gleichgültig, ob die Schönheit in der Welt vernachlässigt wird, wie es in unserem Kulturleben leider allzuhäufig geschieht; aber das ästhetische Empfinden, das sich in den Dienst einer beschränkten Moral stellt, ist noch jederzeit mehr ein Feind als ein Förderer der reinen Schönheit gewesen. Es ist sehr bezeichnend, wenn Albu die ganz unrichtige Bemerkung macht, daß für die Männerwelt beim Radfahren die ästhetische Seite überhaupt nicht existiere. Geht man diesem Gedanken auf den Grund, so ergiebt sich, daß für gewisse Kritiker das Weibliche und das Ästhetische identisch sind, daß also ihre ästhetische Billigung davon abhängt, ob eine Frau der Schablone entspricht, in der für sie die Weiblichkeit begriffen ist. Solche Kritiker sagen: Das weibliche Radeln ist unschön, weil es unweiblich ist, und weil es unweiblich, ist es unpassend und schickt sich nicht. Und so entpuppt sich aus dem Schönheitsrichter der Moralist.

Was heißt denn nun eigentlich weiblich? Wurde zu allen Zeiten dasselbe darunter verstanden? Die Geschichte lehrt uns, daß dies keineswegs der Fall ist. Vielmehr hat sich, was wir heute Weiblichkeit nennen, erst allmählich entwickelt, es ist in seiner letzten Form ein Kulturprodukt und als solches wie alles Gewordene auch wandelbar und vergänglich. Um das „Ewig-Weibliche" zu finden, müssen wir durch die Formen in das Wesen dringen.

Betrachten wir den Unterschied der Geschlechtscharaktere in der höheren Tierwelt, so sehen wir das Weibchen hinter dem Männchen sowohl an Kraft wie an Schönheit zurückstehen. Nach Darwins Ansicht hat sich die höhere Schönheit der Männchen bekanntlich durch geschlechtliche Zuchtwahl entwickelt; sie sind in der Liebe allein der werbende Teil, und das Weibchen ergiebt sich dem schönsten. Auch in der Menschheit gilt theoretisch noch dasselbe Naturgesetz, daß allein der männliche Teil wirbt, und in der Enthaltung von jeder Art Buhlens um die männliche Liebe erblicken wir das Hauptmerkmal der weiblichen Züchtigkeit. Aber praktisch hat sich das ursprüngliche Verhältnis doch bis zu einem gewissen Grade umgekehrt. Es ist das Weib, das durch künstliche Steigerung seiner Reize, durch den Putz, um den Mann wirbt. Wir dürfen unter Weiblichkeit nicht nur die weiblichen Tugenden, wir müssen auch die weiblichen Fehler darunter verstehen, und zu diesen gehört ganz besonders die Eitelkeit, die aber im Tierreich und auf niedrigen Kulturstufen, wie auch bei niedrigstehenden Individuen im Stadium der Hochkultur, vielmehr eine männliche als eine weibliche Eigenschaft ist. Bei den Wilden prunkt noch der Mann mit den äußeren Zeichen seines Ranges und Reichtums, während das Weib sich einfacher trägt und des Schmuckes meist gänzlich entbehrt; gerade wie der Pfauhahn es ist, der sein Rad schlägt, nicht die Pfauhenne.

Vom Standpunkt älterer Völker, z. B. der Griechen, bei denen die Frau ganz zurückgezogen im Hause lebte und hauptsächlich wegen ihrer Häuslichkeit geschätzt wurde, hätte die moderne Frau, und zwar auch die nicht emanzipierte, thatsächlich schon den Hauptteil ihrer Weiblichkeit eingebüßt. Sich öffentlich in ihrem Putz zu zeigen, war in Hellas nur den Hetären gestattet. Im Orient dürfen die Frauen sich

nur mit verhüllten Gesichtern in der Öffentlichkeit blicken lassen, und in gewissen chinesischen Kasten bekommt der Mann die Frau überhaupt erst nach der Vermählung zu sehen. Da sind also die weiblichen Künste, durch die in Europa Männer erobert werden, ganz ausgeschlossen.

Doch auch nach der entgegengesetzten Seite hat sich eine Wandlung vollzogen. Die nordischen und germanischen Frauen der alten Geschichte genossen zwar wegen ihrer Keuschheit die höchste Verehrung der Männer; aber eben diese Frauen waren ausgezeichnet durch ihren Heldenmut, sie begleiteten die Gatten in den Krieg, stellten die wankenden Schlachtreihen wieder her, ja nahmen in der Not wohl auch selbst an dem Kampfe teil. Mit dem heutigen Ideal der Weiblichkeit ist das ganz unverträglich; würden wir aber berechtigt sein, sie darum unweiblich zu nennen?

Beobachten wir ferner in unserer Gegenwart das wohlerzogene Mädchen aus guter Gesellschaft und die Tochter des Volkes, wie sie sich bei fröhlichen Veranlassungen in der Öffentlichkeit geben. Die erstere wird eine würdige, bescheidene Zurückhaltung wahren, die andere aber wird sich leicht gehen lassen und ihre Freude in geräuschvoller Lustigkeit und überlautem Gekreisch äußern. Man ist hier jedenfalls zu dem Schlusse berechtigt, daß das Gebahren der letzteren unverstellte Natur, das der ersteren dagegen nur Kunst und äußerer Firnis sei. Also nicht in den anerzogenen Formen dürfen wir das eigentlich Weibliche suchen.

Es wird uns hierauf eingeworfen werden, diejenige Weiblichkeit, die heute Ideal ist, sei eben nicht die rohe, sondern die veredelte Natur; es sei eine Tugend, die in ihrer höchsten Form erst durch die Erziehung erreicht werde; ihr Maßstab sei uns durch unsere Sittlichkeitsbegriffe gegeben.

Hier sind wir bei der populären Begriffsverwechselung

zwiſchen Sitte und Sittlichkeit angelangt. Von dem, was allgemeiner Brauch iſt, ſagen wir: es iſt Sitte, wenn es auch mit der Sittlichkeit gar nichts zu thun hat, ja oft nichts weniger als ſittlich iſt. Die gedankenloſe Menge iſt aber immer geneigt, denjenigen als einen Sittenloſen, als einen Unſittlichen zu betrachten, der ſich über ihre Sitten hinweggeſetzt. Nichtsdeſtoweniger geht die Auflehnung gegen tyranniſche Sitten oft genug gerade aus einem echten Sittlichkeitsgefühl hervor. So könnte auch im Frauenleben dasjenige, was urſprünglich nur Gewohnheit war, den Charakter des Sittlichen erſt allmählich durch Begriffsvermiſchung angenommen haben, und das ſcheinbar moraliſche Vorurteil, das ſich der Entwicklung zu freieren Formen widerſetzt, könnte vielleicht nur philiſtröſes Kleben am Hergebrachten ſein. Es wäre nicht ſittlich, ſondern recht eigentlich unſittlich, wenn es die lebendige Menſchheit an die abgeſtorbene Form ketten wollte. Und ſo verhält es ſich thatſächlich.

Nein, nicht ſittliches Empfinden, ſondern die Mißachtung der Frau ſeitens des ſtärkeren Mannes iſt die Wurzel der Engherzigkeit, die unſeren Maßſtab abgegeben hat für das, was weiblich und dem Weibe erlaubt iſt. Nicht von unſeren germaniſchen Vorfahren, die der Frau Ehrfurcht zollten, nicht von den Römern, deren Geſetzgebung im Kaiſerreich auf Beſeitigung der Rechtsbeſchränkungen der Frauen gerichtet war, ſondern von den Orientalen hat die weibliche Sitte in der chriſtlichen Zeitrechnung ihre Richtſchnur empfangen. Und nicht die Frau hat ſich dieſe Sitte gewählt, ſondern durch die Männer wurde ſie ihr aufgezwungen. Das Neue Teſtament fußt auf dem Alten, und das Volk des Alten Teſtaments lebte urſprünglich in Vielweiberei und brachte in ſeinen Schriften die orientaliſche

Geringschätzung der Frau zum Ausdruck. Aus ihnen ging sie über in die Denkweise der Kirchenväter, ja unter dem Geiste der Askese steigerte sie sich dort bis zum Abscheu. Und so wurde sie maßgebend für die tiefe Stellung der Frau im kanonischen Recht, in der feudalen Gesetzgebung. Erst das Gesetz formte im Laufe der Jahrhunderte die öffentliche Meinung, die noch heute dem Durchbruch freierer und gerechterer Ideen im Wege steht. Das alles hat Lecky in seiner „Europäischen Sittengeschichte" eingehend behandelt.

Nun meint zwar Runge, einzig und allein im Interesse und zum Schutze des Weibes gegen die männliche Brutalität habe die Gesellschaft einen geschlechtlichen Sittenkodex geschaffen und einen Wall der guten Sitte um das Weib gezogen. Hieran ist jedenfalls das Zugeständnis richtig, daß die Verkehrsbeschränkungen nicht an und für sich zum Wesen der Weiblichkeit gehören, sondern erst absichtlich hergestellt wurden. Und es ist auch richtig, daß sie zu Sicherungsmitteln der weiblichen Tugend bestimmt sind. Unrichtig aber ist es, daß dies einzig und allein im Interesse des Weibes geschehen sei; es ist vielmehr hauptsächlich im Interesse der Männer geschehen, aus Eifersucht und weil sie die Herren waren. Die Frauen nahmen ehedem eine Stellung ein, die derjenigen der Sklavinnen ähnlich war und in der alten Sitte des Frauenkaufs noch lange fortlebte. Heutzutage zeigt sich bereits, daß es in einer Gesellschaft, in welcher die Würde der Frau im Volksbewußtsein zur Thatsache geworden ist, wie in der amerikanischen, jenes orientalisch-kanonischen Sittenkodex gar nicht mehr bedarf. Und dann haben wir doch auch den Schutz des Strafgesetzes. Die Frauen einsperren wegen der Brutalität der Männer, ist jedenfalls eine Ungerechtigkeit; denn es heißt die Unschuldigen leiden lassen für die Schuldigen.

Aber wären es auch rein humane Beweggründe gewesen, die ehedem einen Schutzwall für die Frau erforderlich machten: heutzutage ist es gerade die Humanität, welche die Niederreißung dieses Walles erheischt. Eine Umwandlung der sozialen Verhältnisse bringt auch eine Umwandlung der Sitten mit sich, und es wäre inhuman, es wäre geradezu barbarisch, die Frauen auf einer überlebten Entwicklungsstufe zurückzuhalten, während alles um sie vorwärtsschreitet. Ja es wäre nicht einmal ausführbar, und jeder derartige Versuch hat deswegen auch etwas Lächerliches. Es hilft einmal nichts, früher oder später müssen auch die zähesten Philisterseelen ihren Vorurteilen entsagen. Und ganz und gar grundlos ist das Gerede, die Sittlichkeit müsse verfallen, wenn die natürlichen Schranken der Geschlechter niedergerissen werden; denn es ist ganz unmöglich, diese natürlichen Schranken zu beseitigen, und die weiblichen Emanzipationsbestrebungen richten sich nur gegen die unnatürlichen.

Die natürlichen Schranken des Weibes bestehen nun aber in seiner Geschlechtsindividualität, und wenn wir diese betrachten, werden wir endlich auch verstehen, was weiblich ist. Als geschlechtliches Individuum ist jedes weibliche Wesen von der Natur für die Mutterschaft bestimmt; diese ist der eigentliche Beruf des Weibes, und so zahlreich diejenigen sein mögen, die ihn nicht erfüllen dürfen, sie sind doch nur Ausnahmen. Wir können daher den Satz aufstellen: Weiblich ist in erster Linie nur das, was die Frau am besten geeignet macht, den Beruf ihres Geschlechts, also den Mutterberuf, zu erfüllen; unweiblich, was sie daran hindert.

Von diesem Standpunkt ist also unweiblich die Mode des Korsetts wie die Gewohnheit, den Kindern ohne Not

die Mutterbruſt zu verſagen. Ferner alles übrige, was geeignet iſt, die Geſundheit des Weibes, vor allem die der mütterlichen Organe, zu ſchädigen. Als unweiblich haben wir die bisherige höhere Töchtererziehung zu betrachten, welche die Mädchen in ihren Entwicklungsjahren mit Sitz- und Gehirnarbeit überbürdet und ihnen die notwendige Bewegung in friſcher Luft verbietet. Unweiblich wäre auch jeder Beruf, bei dem ſich herausſtellte, daß er eine Überanſtrengung gewiſſer Organe erforderte, unter der auch alle übrigen und beſonders die eigentlich weiblichen leiden müßten. Sollte z. B. die Erfahrung das Urteil einzelner Ärzte beſtätigen, daß durch angeſtrengte Gehirnarbeit der weibliche Organismus geſchädigt und die Ausſicht, geſunde Kinder zu gebären, zerſtört wird, ſo würden die gelehrten Studien für die Frau unweiblich ſein. Unweiblich iſt unter dieſem Geſichtspunkte auch die raſtloſe Arbeit an der Nähmaſchine, unweiblich überhaupt die vielſtündige gebückte Arbeit junger Mädchen, die um Hungerlöhne in Dachkammern und Werkſtätten Putz und Tand fertigen müſſen, und es iſt ein entarteter Geſellſchaftszuſtand, der ſie dazu zwingt und das Weib in ihnen tötet.

Weiblich dagegen iſt nach unſerem Satze alles, was die Frau rüſtig und geſund macht und die Erkrankungsgefahr von ihr fernhält, ſo daß ſie geſunde, kräftige, an Leib und Seele vollkommene Kinder in die Welt zu ſetzen vermag. Weiblich iſt daher auch jedes maßvolle Bewegungsſpiel, weiblich vor allem der maßvoll betriebene Radſport, der uns geſündere Frauen, geſündere Mütter und eine veredelte Nachkommenſchaft verheißt.

Doch giebt es auch ſekundäre Geſchlechtseigenſchaften, die ſich aus der eigenartigen weiblichen Organiſation ergeben und uns zum Charakter harmoniſcher Weiblichkeit

unentbehrlich ſcheinen. Das Weib iſt ſchwächer und darum ſchutzbedürftiger als der Mann: und aus der Schwäche folgt ein ſanfteres Weſen, aus den mütterlichen Inſtinkten größere Hingebungsfähigkeit, mit dieſer vereint aber auch größere Opferfreudigkeit, die ſich häufig bis zum Heroismus ſteigert. Alle dieſe Eigenſchaften finden wir auch bei den Weibchen in der höheren Tierwelt ausgeprägt; ſie gehören zur Natur des Weibes. Es wäre gewiß unweiblich und widerwärtig, wenn das Weib den ſekundären Geſchlechtscharakter des Mannes nachäffte oder ſich ſeines eigenen entäußerte. Ein männiſches Weib iſt ſo unerfreulich wie ein weibiſcher Mann. Und es ſoll gewiß nicht geleugnet werden, daß es in der echten Weiblichkeit etwas Undefinierbares, weil ganz Urſprüngliches und nur mit ſich ſelbſt Vergleichbares giebt, jenen zarten, ſeeliſchen Duft, ohne den kein Weib tief auf den Mann zu wirken vermag.

Aber iſt die Gefahr vorhanden, daß alle dieſe Eigenſchaften durch einen harmloſen Sport wie das Radeln oder durch thätige Berufsausübung verkümmern können? Bei manchen vielleicht; doch dieſe waren ſchon vorher angekränkelt und nicht mehr normal. Die echte, geſunde Weiblichkeit jedoch, davon dürfen wir überzeugt ſein, iſt ſtärker als alle äußeren Einflüſſe, die ihr entgegenwirken mögen. Naturam expellas furca, tamen usque recurret.

Es wird noch der Einwurf erhoben, wenn die Frauen einmal mit dem Radeln begönnen, ſo verlören ſie ganz die Luſt zu wirtſchaftlicher Thätigkeit und würden ſchlechte Hausfrauen. Auch das mag ja bisweilen zutreffen; aber dieſe Folge iſt nicht notwendig; denn das Radeln nimmt doch immer nur Stunden in Anſpruch, und die Hauswirtſchaft darf nicht die ganze Zeit verlangen; ſonſt wird die Frau zur Sklavin. Und alle haben ja auch keine Wirtſchaft zu

verſorgen. Die Hauptſache bleibt auch dieſem Einwand gegenüber, daß wir wiſſen, welche ſegensreichen Folgen körperliche Übung für die Geſundheit der Frau und ſomit auch für ihre Kinder und Enkel haben muß, und daß die Geſundheit den Menſchen nicht nur befähigt, leichter im Kampfe des Lebens zu ſiegen, ſondern daß ſie ihn auch glücklicher macht.

Eduard von Hartmann iſt bekanntlich der Anſicht, die Frauenfrage ſei eine Jungfernfrage. Daran iſt zweifellos viel Wahres: ohne die wirtſchaftliche Not der überzähligen Mädchen wäre das Problem niemals ſo ſehr in den Vordergrund des öffentlichen Intereſſes getreten. Aber die ganze Wahrheit iſt es nicht. Die Jungfernfrage ſtellt nur das eigentlich ſoziale Problem dar; aber die pädagogiſche und die ethiſche Seite der Frauenfrage würde auch vorhanden ſein, wenn es keine überzähligen Mädchen gäbe, und mit der Zeit wäre auch ſie an die Oberfläche gedrungen. Es iſt das Individuum, das in unſerer Zeit nach Anerkennung ringt, und ſo muß auch das weibliche Individuum das Bedürfnis empfinden, die Hinderniſſe ſeiner Entwicklung zu beſeitigen, die in der alten orientaliſchen Schablone noch immer beſtehen. Es iſt der *Menſch* im Weibe, der ſeine Selbſtändigkeit begehrt.

Gerade darum aber ſteht ein großer Teil der Männerwelt den weiblichen Emanzipationsbeſtrebungen und ſelbſt dem harmloſen Radſport der Damen noch mit Mißtrauen und als Gegner gegenüber. Das Weib bedürfe dieſer Umſicht und Entſchiedenheit gar nicht, die es durch das Radeln gewinnt, ſagen ſie. Es ſei ſchon entſchieden genug, wie die unbezähmbare weibliche Herrſchſucht beweiſe, die in den meiſten Ehen ſiegreich hervortrete. Dieſe Herren *fürchten* ſich vor der befreiten Frau. Und wirklich wird ja der Wahrheits-

liebende zugeben müſſen, daß auch dieſe Sache ihre zwei Seiten hat. Die weibliche Schwachheit des Leibes findet ihren Ausgleich nicht ſelten in einer um ſo größeren Kraft des Charakters, und man wird thatſächlich manchmal zweifelhaft, ob das ſogenannte ſchwache Geſchlecht nicht eigentlich das ſtärkere iſt. Und doch ſcheint es nicht glaublich, daß ein ganzer Mann jemals unter dem Pantoffel geſtanden hat. Er kann wohl in geringfügigen Dingen um des Friedens willen nachgeben; aber dadurch beweiſt er gerade ſeine Überlegenheit. Iſt aber wirklich die bekannte weibliche Unlogik und Unzugänglichkeit für Gründe, die ſich ſo oft als Eigenſinn und Tyrannei äußert, eine unzerſtörbare Eigenſchaft der weiblichen Geſchlechtsindividualität? Iſt ſie nicht vielleicht nur eine Folge vernachläſſigter geiſtiger Entwicklung? Die jetzige Generation wird dieſe Frage wohl noch nicht endgültig entſcheiden können. Aber wenn es der Fall wäre, dürfte man gerade hoffen, daß die höhere Geiſtes- und Charakterbildung der Frau auch zum gegenſeitigen Verſtändnis in der Ehe, zum ehelichen Frieden, zum ehelichen Glück beitragen wird.

Bei alledem iſt jedoch feſtzuhalten, daß der Hauptwert der heutigen Frauenbewegung in ihrer pädagogiſchen Wirkſamkeit liegt. Es handelt ſich zunächſt nur darum, die vernachläſſigte Erziehung der Frau zu ergänzen. Solange dieſe ſich noch in ihren Anfangsſtadien befindet, können die letzten Ziele der Emanzipationsvorkämpferinnen, wie z. B. das weibliche Stimmrecht, praktiſch nicht in Frage kommen. Es giebt gewiß ſchon eine auserwählte Frauenſchar, die zu deſſen Ausübung die volle Reife beſitzt. Die Majorität aber iſt noch ſehr fern davon, und es wäre ein großes Unglück, wenn es ihr vorzeitig verliehen würde. Freilich, auch die Majorität der Männer iſt noch nicht ſtimmreif,

leider, leider. An dieſem ſchrecklichen Widerſpruch krankt das parlamentariſche Regierungsſyſtem. —

Schließlich bleibt noch die Berechtigung der Vorurteile gegen die Sportkleidung zu prüfen, und da ſie ſich ſowohl gegen die weibliche wie gegen die männliche richten, ſo mögen auch beide hier zuſammen beſprochen werden. Beim weiblichen Geſchlecht handelt es ſich in dieſem Punkte nur darum, ob es ſtichhaltige Gründe gegen die Pumphoſen giebt.

Eingeräumt muß zunächſt werden, daß eine abſolute Ausgleichung der weiblichen und der männlichen Kleidung unzweckmäßig ſein würde. Wenn das Moſaiſche Recht verbot, daß die Geſchlechter ihre Tracht unter einander vertauſchten, und wenn bei gewiſſen Indianervölkern ein Mann, der Frauenkleider, und eine Frau, die Mannskleider anlegte, aufgehängt wurden, ſo verfolgten dieſe Vorſchriften ohne Zweifel berechtigte praktiſche Zwecke. Das weibliche Kleid iſt ein Schutzmittel der weiblichen Keuſchheit und dadurch ein Schutzmittel für den Beſtand der monogamiſchen Familie. „Die Verſchiedenheit der männlichen und weiblichen Tracht gehört zu den fundamentalſten und unerläßlichſten Einrichtungen der ſittlichen Ordnung der Geſellſchaft", ſagt Jhering.

Etwas, das den Zweck hat, die Unſittlichkeit zu verhüten, iſt aber darum nicht ſelbſt ſittlich. Jm Gegenteil, das Gebot der verſchiedenen Tracht ſetzt die Unſittlichkeit voraus, es beruht auf dem Mißtrauen, daß das weibliche Geſchlecht nicht ſittlich genug iſt, um ſeine Keuſchheit ohne eine äußerliche Schranke zu bewahren. Der Kleiderunterſchied iſt alſo ein Bekenntnis der Schwachheit und würde in einer ſittlich ſtarken Geſellſchaft entbehrlich ſein. Er hat alſo für ſich nur die Gründe einer bedingten Zweckmäßig-

keit. Da dieſe Gründe aber ſchwer ins Gewicht fallen, ſo können wir für unſere Frauen auch nur eine beſchränkte Kleiderreform befürworten, welche die äußerlichen Unterſcheidungsmerkmale der Geſchlechter nicht aufhebt. In dieſen Grenzen aber gilt es, das Prinzip der Zweckmäßigkeit auch für eine Abweichung von dem ererbten Brauch zur Anerkennung zu bringen. Wenn die moderne Frau die bisherige weibliche Tracht als Hindernis ihrer Bewegungsfreiheit im gewerblichen Leben und auf dem Zweirad erkennt, ſo ſoll ihr das Zugeſtändnis nicht vorenthalten werden, daß ſittliche Bedenken einer angemeſſenen Reform nicht im Wege ſtehen.

In der „Kleiderphiloſophie", die das Leitmotiv des „Sartor Reſartus" bildet, ſagt Carlyle: „Der Menſch iſt von Natur ein nackendes Tier, und nur unter gewiſſen Umſtänden, mit Vorſatz und Abſicht, maskiert er ſich in Kleidern." Wir können alſo auch ſagen: die langen Röcke ſind die Maske, die das Weib in der Kulturwelt angenommen hat; ſie laſſen aber die wahre Natur des Weibes unverändert und ſind auch nicht durch ſie bedingt; ſie bilden nur ein äußerlich umgehängtes Unterſcheidungsmerkmal. — Aber, wirft man uns ein, dieſe Tracht iſt durch Geſetz und Sitte geheiligt. — Wirklich geheiligt? Hören wir wiederum Carlyle: „Der Menſch iſt und war allezeit ein Dummkopf, weit beſſer geſchickt, zu fühlen und zu verdauen, als zu denken und zu betrachten. Vorurteil, das er zu haſſen vorgiebt, iſt ſein abſoluter Geſetzgeber; Brauch und Gewohnheit führt ihn überall an der Naſe." Wer etwas für geheiligt hält nur darum, weil es zur herrſchenden Mode geworden iſt, läuft Gefahr, ſeine innere Wahrhaftigkeit an äußerlichen Formenkram zu verlieren; er büßt das ſittliche Unterſcheidungsvermögen ein. Nochmals möge Carlyle reden:

„Unsere Kleiderhülle, die bis in unser innerstes Herz reicht, verschneidert und demoralisiert uns.“ Sich vom äußeren Schein bestechen zu lassen und ihn für das Wesen zu nehmen, das ist das Merkmal unserer ganzen Kultur. Namen, Kleider, Symbole, — es bleiben alles leere Formen, wo die reife, freie Menschlichkeit fehlt, der sie nichts sind, als Kindertand. Die Wahrheit, der Mut zur Wahrheit ist das eine, was uns fehlt.

An und für sich giebt es also absolut keine sittlichen Gründe, die den Frauen die Pumphosen verbieten; die langen Röcke sind nur eine Konvention. „Es ist nichts weder gut noch böse; das Denken macht es erst dazu“, sagt Hamlet; das gilt selbst von den wirklich und eigentlich sittlichen Begriffen, die eben auch nur der Ausdruck für die menschlichen Wechselbeziehungen in einem bestimmten Kulturstadium sind. Von den äußerlichen Anhängseln aber, die wir Kleider nennen, gilt es erst recht; denn es wird kein fremdes Recht geschädigt durch das, was einer sich anzieht, vorausgesetzt, daß er das Schamgefühl nicht verletzt. Wenn etwas jenseits von Gut und Böse steht, so sind sie es. Ja, es kann sogar hoch sittliche Gründe für das Tragen einer unkonventionellen Tracht seitens des weiblichen Geschlechts geben, sei es nur persönlicher Unabhängigkeitssinn, sei es zielvoller Kampf gegen die unberechtigte Alleinherrschaft einer hohlen Formel, die sich fälschlich als Moral ausgiebt.

Indessen, gerade weil die Kleider etwas so ganz Äußerliches, Unwesentliches, zum Menschen selbst nicht Gehöriges sind, verdienen sie auch nicht, daß man ihretwegen ein Martyrium auf sich nimmt. Giebt es also keine sittlichen, so giebt es doch Gründe der Klugheit gegen die der männlichen nachgeahmte Tracht in Gegenden, wo das weibliche Geschlecht nicht einmütig darin ist, sich das Recht dazu zu

erobern. Wenn man die Welt beſſern und bekehren will, ſo finden ſich wohl wichtigere Dinge, um damit den Anfang zu machen. Und ſpeziell dem ſchamhaften, leicht verletzlichen jungen Mädchen darf man es nicht zumuten, ſich den unzarten Stichelreden der rohen Männerwelt, dem moraliſchen Ingrimm tugendſtrenger Matronen oder gar dem lauten Hohn des Mob auszuſetzen. Und dann, wie geſagt, hat die Männertracht den Nachteil, unſchöne Formen, die ſonſt durch die weibliche Tracht verhüllt waren, hervorzuheben und, gerade weil ihre Enthüllung ungewohnt iſt, um ſo auffälliger zu machen. So viel äſthetiſches Empfinden, um dies zu vermeiden, ſollte eine Frau allerdings beſitzen; das gehört denn doch zu ihren weiblichen Pflichten. Eines ſchickt ſich nicht für alle. Aber bei wohlgebauten Geſtalten ſtehen die unverkünſtelten äſthetiſchen Begriffe der männlichen oder halbmännlichen Tracht nicht im Wege; da iſt ihre Annahme nur eine Sache des Mutes. Es wäre zu wünſchen, daß recht viele ehrbare Frauen ihn beſäßen; ſie würden durch ihre Vorurteilsloſigkeit und Charakterfeſtigkeit der Befreiung ihres Geſchlechts von den Sklavenketten der Konvention einen unſchätzbaren Dienſt erweiſen, und kein hochdenkender Mann würde ihnen ſeinen aufrichtigſten Reſpekt vorenthalten. Nur darf man die Radlerin, die ſolchen Mut nicht beſitzt, darum nicht tadeln. Es wäre ſehr falſch, in das weibliche Taktgefühl mit plumpen Händen einzugreifen. —

Wie für das weibliche Geſchlecht hat der Radſport auch für das männliche eine beſondere, ſeinem Weſen angemeſſene Kleidung geſchaffen. Wenn ein ſo erbitterter Feind des Fahrrads wie Ortloff behauptet, es ſei eine „auffallende Erſcheinung des Strebens nach Beſonderheit bei vielen Radfahrern, durch eine beſondere Tracht ſich öffentlich bemerklich machen zu wollen“, ſo beweiſt er damit ledig-

lich, daß er von der Natur des Fahrrads nicht das Geringſte verſteht. Ganz im Gegenſatz zu den meiſten anderen Trachten hat nicht die Laune der Mode, ſondern das praktiſche Bedürfnis das Radlerkoſtüm ins Leben gerufen. Die Damen, die es nicht annehmen, müſſen eben darum ihre Maſchinen durch Kettenkaſten unnötig beſchweren. Das Radfahren erfordert eine leichte Kleidung, weil es eine lebhafte, ſchweißtreibende Muskelarbeit iſt; und es erfordert beſonders für die unteren Extremitäten, die dabei hauptſächlich in Wirkſamkeit treten, möglichſte Bewegungsfreiheit, alſo elaſtiſche, nur bis an die Knöchel reichende Schuhe und eine faltenloſe, anliegende Bekleidung der Unterſchenkel. Letzterem Erfordernis entſpricht die Kniehoſe, welche die Wadenſtrümpfe unbedeckt läßt. Harte, über die Knöchel hinaufgehende Stiefel ſind zum Radfahren durchaus ungeeignet, weil ſie das Fußgelenk einengen und dadurch das Pedaltreten erſchweren. Ebenſo ungeeignet ſind lange Beinkleider, weil ſie die Beweglichkeit zu ſehr beeinträchtigen und zu viel Hitze fangen, beſonders aber, weil ſie ſich leicht in das Kurbelrad oder die Kette verwickeln. Die Hoſenſpangen, die man im Notfall gebraucht, um letzterem Übelſtand abzuhelfen, erfüllen ihren Zweck nur ſehr unvollkommen und verhindern ſelbſt auf kurzen Fahrten keineswegs die Beſchmutzung der Beinkleider mit Ölflecken.

Iſt nun das Sportkoſtüm unentbehrlich, wenn man ſich das Radfahren nicht zur Laſt machen und den Gebrauch des Rades ungebührlich beſchränken will, ſo folgt daraus, daß es auch an allen Orten ſeine Berechtigung hat, die das Ziel einer Radfahrt bilden. Ja, es folgt daraus ſogar, daß jedermann, der im Laufe des Tages wiederholt zu Radfahrten genötigt iſt, durchaus vernunftgemäß handelt, wenn er den Sportanzug von früh bis ſpät nicht ablegt, ſonde

alle seine bürgerlichen Geschäfte in ihm verrichtet. Mehrfaches Umkleiden, das immer zeitraubend ist, kann einem thätigen Manne in Billigkeit nicht zugemutet werden.

Wenn aber der Sportanzug, vom Radfahren abgesehen, auch sonst im täglichen Leben in Aufnahme käme, so wäre diese Reform der Männertracht mit Freuden zu begrüßen. Er ist, ausgenommen im Winter, praktischer, er ist billiger und er ist auch schöner als die bisherige Kleidung, also in jeder Hinsicht eine Verbesserung. Das ästhetische Moment ist dabei gar nicht gering anzuschlagen; denn zu lange haben wir Form und Farbe entbehrt und den Geschmack verkümmern lassen, dessen Vernachlässigung sich mit harmonischer Kultur nicht verträgt.

Seltsamerweise jedoch kämpfen die Hüter der guten Sitte auch gegen diese vernunftgemäße Reform, und die lange Hose wird von ihnen als ein geheiligtes Symbol der gesetzlichen Ordnung in die Höhe gehalten. Sehen wir daher zunächst, welcher Anspruch auf unsere Verehrung diesem unaussprechlichen Kleidungsstück gebührt. Wir verdanken es den Gigerln der französischen Revolution, den incroyables, die danach auch Sanscülotten genannt wurden. Die culotte, d. h. die Kniehose, galt um jene Zeit in vornehmen Kreisen noch allein für anständig, die lange Hose also bei ihrem Aufkommen als unanständig. Sie ist seitdem nicht wieder verschwunden; aber sie hat durchaus nicht immer die Alleinherrschaft behauptet, und in ihrer Form und Länge hat sie sich wie ein Blasebalg beständig ausdehnen und zusammenziehen müssen. Um 1820 schloß sie trikotartig an, reichte kaum bis an die Knöchel und ließ über dem ausgeschnittenen Schuh den hellfarbigen Strumpf sehen, in den sechziger Jahren bauschte sie sich sackartig zu scheußlicher Ungestalt auf, gegen Ende der Siebziger war die untere Hälfte

trichterförmig erweitert, so daß nur die Fußspitze sichtbar blieb, dann wurde sie umgekehrt an den Knöcheln eng anliegend und erweiterte sich nach oben; kurz, in ewigem Wechsel gehorcht sie dem launischen Genius der Schneiderseele.

Diese von den lächerlichsten Modenarren einer verrückten Zeit erfundene, aus Frankreich importierte, sich immerfort aufblähende und wieder zusammenschrumpfende Hose, die morgen schon nicht mehr ist, was sie gestern war, wird von der Justiz als die allgemeine bürgerliche Kleidung angesehen und für Anwälte und Zeugen in Gerichtsverhandlungen als allein statthaft erklärt; das Erscheinen im Sportanzuge dagegen wird, als der Würde des Gerichts nicht entsprechend, bestraft, und zwar selbst dann, wenn die Betreffenden aus weiterer Entfernung auf dem Rade zu der Gerichtsverhandlung gekommen sind.

In der Begründung einer solchen Verurteilung wurde gesagt, eine derartige Kleidung sei, wie der tägliche Augenschein lehre, durch das Radfahren nicht bedingt. Dies Argument beruht auf einem falschen Schluß und zeugt von mangelndem Sachverständnis. In beschränktem Maße und mit höchst lästig fühlbarer Behinderung vermag man allerdings auch im täglichen Anzug zu radeln, so gut wie man in diesem das Schwimmen fertig bringt. Aber in beiden Fällen wird die Bewegung durch den Anzug erschwert, kann sich niemals zur vollen Freiheit entwickeln und deswegen auch nicht ihren vollen Zweck erreichen. Diejenigen, die man täglich in der sogenannten bürgerlichen Kleidung radfahren sieht, das sind eben lauter Abhängige, die durch das allgemeine Vorurteil verhindert werden, im Radfahreranzuge an ihrem Ziel zu erscheinen; wenn man ihnen aber die freie Wahl ließe, so würden neunundneunzig Prozent von ihnen den Sportanzug vorziehen. Das stumme Beispiel d

Leute also, die nur der Not gehorchen, nicht dem eigenen Trieb, beweist für die Urteilsbegründung gar nichts; wenn man sie aber hätte reden lassen, so würden sie in der Mehrzahl dagegen gezeugt haben. Thatsächlich ist der Sportanzug für viele, z. B. für mich selbst, so unentbehrlich, daß wir lieber zu Fuß gehen, als ohne ihn radeln werden, und so stellt das Verbot, in ihm vor Gericht zu erscheinen, für solche Personen ein Verbot des Radfahrens überhaupt dar, ist also eine harte Verkehrsbeschränkung.

Nun aber die andere Frage: Inwiefern wird die Würde des Gerichts durch das Erscheinen in Kniehose und Wadenstrümpfen verletzt, während das Auftreten mit der langen, in seltsamem Rhythmus sich ewig ausweitenden und verengenden Hose der französischen Revolutionsgigerl des Gerichtshofes würdig ist? Welche innere Berechtigung kommt dem richterlichen Standpunkt in dieser Angelegenheit zu?

Zweifellos haben die Richter in bester Meinung geurteilt, und sie vertreten das Schicklichkeitsgefühl ihrer Klasse, ja sie vertreten ein System. Es wäre ungerecht, sie für die Konsequenzen dieses Systems persönlich verantwortlich zu machen. Es handelt sich hier auch gar nicht um die einzelnen Fälle, die in ganz verschiedenen Teilen des Reiches gespielt haben, sondern um das Prinzip; es handelt sich um ein allgemeines Menschenrecht.

An und für sich kann unmöglich eine Ungebühr darin liegen, wenn ein Kleid, das Tausende und Abertausende makelloser Personen täglich in der großen Öffentlichkeit tragen, nun auch im Gerichtssaal beibehalten wird. In England und Amerika hat man Aufbewahrungsstätten für Fahrräder mit den Kirchen verbunden und nimmt keinen Anstoß daran, sondern freut sich, wenn die Radfahrer im Sportanzug zum Gottesdienst erscheinen. Ist eine Gerichtsverhandlung etwa

heiliger, als der religiöse Kultus? Die Ungebühr liegt offenbar nicht in der Sache, sondern in der Auffassung; sie liegt in dem Vorurteil des Betrachtenden; dieser macht etwas ganz Indifferentes durch seine Auslegung erst zur Ungebühr. Hätte ein Richter von freier, toleranter Denkart den Sportanzug einfach ignoriert, so wäre das erste Befremden der etwa anwesenden Unfreien schnell vorübergegangen, über dem Ernst der Verhandlung hätte man das Ungewöhnliche, das ja gar kein Ungewöhnliches mehr ist, vergessen, und der erste Schritt war gethan vom Buchstaben zum Geist, vom Götzendienst der leeren Form zu dem höheren Standpunkt, für den das Äußerliche so unwesentlich ist, daß er es nicht der Rede wert hält.

Wie subjektiv die Juristen urteilen, bewies unlängst ein Richter, indem er etliche junge Leute in eine hohe Ordnungsstrafe nahm, weil sie mit Frack, weißer Binde und Lackstiefeln zu der Verhandlung erschienen waren. Ein anderer hätte vielleicht mit größerem Recht aus dem Verhalten dieser Harmlosen gefolgert, daß sie der „Würde des Gerichts“ eine besondere Ehre zu erweisen meinten; er aber sagte zur Begründung seines Urteils, das Gericht sei kein Puppentheater.

Wo eine bestimmte Amtstracht gesetzlich vorgeschrieben ist, wird der Beamte sie natürlich tragen müssen, wenn er nicht abgesetzt werden will. Aber selbst sie hat den hohen Wert nicht, den ihre Verteidiger ihr beilegen. Jhering meint: „Sie soll ihren Träger und die Welt an das erinnern, was der Mann vorstellt, bedeutet. Mit der Privattracht soll er auch den Privatmenschen ablegen. Auf der Tracht des Richters und Geistlichen beruht ein gutes Teil ihrer Wirksamkeit.“ Das ist nur ein Vorurteil, welches die Erfahrung in Bezug auf die Geistlichen längst widerlegt

hat. In der ungeheuren Menge der nonkonformiſtiſchen Sekten in England und Amerika giebt es keine geiſtliche Amtstracht, ja in den Vereinigten Staaten kommen die Prediger häufig in Stulpſtiefeln zur Kirche geritten und halten darin den Gottesdienſt ab, und ſie erbauen ihre Zuhörer darum nicht weniger, als deutſche Paſtoren im Talar. Viel ſchwerer wiegen ſogar in der evangeliſchen Kirche die Bedenken gegen die geiſtliche Amtstracht; denn ſie iſt unproteſtantiſch, weil ſie dem allgemeinen Prieſtertum widerſpricht; ſie iſt ein Überreſt aus dem Katholizismus. Was aber die Amtstracht des Richters betrifft, ſo wird der arme Tropf, den ein Rechtsſpruch zum Zuchthaus oder zum Tode verdonnert, die Übermacht der Geſellſchaft nicht einen Deut härter empfinden, wenn das ganze Richterkollegium, wie in England, lächerliche Perücken trägt.

Aus Jherings Verteidigung der Amtstracht könnte man das verhüllte Geſtändnis herausleſen, es ſei eben die Abſicht, das Gewicht der menſchlichen Perſönlichkeit des Beamten durch einen künſtlichen Zuſatz zu vermehren, damit er der Menge um ſo ſtärker imponiere, die durch Äußerlichkeiten ſo leicht geblendet wird. Für die ethiſche Denkweiſe liegt aber gerade darin die Verurteilung. Wir wollen kein Blendwerk in unſerem öffentlichen Leben, wir wollen Wahrheit. Wenn Richter oder Geiſtliche des Kleides bedürfen, um Eindruck auf das Volk zu machen, ſo gehören ſie nicht an ihren Platz.

Jhering fügt noch hinzu, es ſtecke mehr in der Tracht, „als eine heutzutage viel verbreitete Anſicht, die in ihr nur etwas rein Äußerliches, innerlich völlig Gleichgültiges und Bedeutungsloſes erblickt, annimmt.“ Es ſei dies „die Anſicht der ſeichten flachen Aufklärung, welche ſich den Schein giebt, als erfaſſe ſie das Weſen der Sache, das einmal mit

bloßen Äußerlichkeiten nichts gemein habe.“ Das wahre Weſen der Sache beruht nach ihm „auf der innigen Verbindung von Form und Inhalt.“ Er zeigt aber damit nur, daß er den Geiſt gar nicht begriffen hat, aus welchem die Oppoſition gegen die Schein- und Schattenverehrung der modernen Geſellſchaft hervorgeht.

Thatſächlich iſt unſer Kleiderceremoniell nicht das Erzeugniß einer reifen Kultur, ſondern ein Überbleibſel aus der Kindheitsperiode des Menſchengeſchlechts, ein Atavismus. Lubbock giebt dafür zahlreiche Belege. Wundt ſagt: „Der Wilde iſt ein Sklave der Sitte. Die peinlichſten Regeln begleiten ihn bei allen Lebensverrichtungen. Die Art ſich zu ſchmücken, zu kleiden, zu eſſen und eine Menge abergläubiſcher Gebräuche regelt die Sitte ebenſo ſtreng und nicht ſelten ſtrenger als die Verhältniſſe des Beſitzes und die Verfolgung, die der Familie eines Ermordeten gegen den Mörder zuſteht.“ Jherings Verteidigung der Tracht und die damit verwandten Richterſprüche ſind denn auch ein Verſuch, etwas, das ſich entwickelt hat und in beſtändiger Fortentwicklung begriffen iſt, für alle Ewigkeit an der Weiterentwicklung zu hindern. In China, dem Lande der Stagnation, unterliegt die Überſchreitung der beſtehenden Kleiderſatzungen von Alters her dem Strafrecht, und da finden wir es natürlich; es ſollte uns aber auch zur Warnung dienen. Für uns, die wir leben und wachſen, kann eine Sitte nur ſo lange als berechtigt gelten, als ſie zweckmäßig iſt; aber ſie nimmt ſofort den Charakter der Unvernunft an, ſobald ſie ſich gegen Zweckmäßigkeitsrückſichten verſchließt.

Doch wenn auch für den Beamten ein gewiſſes Ceremoniell verbindlich ſein mag, ſo fehlt doch die innere Berechtigung für die Ausdehnung dieſer Pflicht auf unabhängige

Bürger. Dem Radfahrer, der auf seiner Maschine zur Verhandlung kommt, das seiner Bewegungsart angemessene, einzig zweckmäßige Radfahrkostüm vor Gericht verbieten, heißt in einer Weise in das Recht der Persönlichkeit eingreifen, die höchst unliebsam an die Zeiten des patriarchalischen Regiments erinnert. Friedrich der Große proklamierte in den höchsten Dingen die Gewissensfreiheit, als er das unvergeßliche Wort aussprach, in seinem Lande dürfe ein jeder nach seiner Façon selig werden, und es ist nur allzubezeichnend für den Geist des herrschenden Systems, daß man 114 Jahre nach seinem Tode noch nicht einmal seine eigene Kleiderfaçon wählen darf. Die Individuen sind verpönt, die unabhängige Gesinnung ist verpönt, man will Leib und Seele in die Uniform schnüren. Es ist das System allgemeiner Bevormundung, des übermächtigen Bureaukratismus, was in solcher Maßregelung und Unterdrückung harmloser Äußerungen der Eigenart zum Ausdruck gelangt.

Aber auch die innere Unfreiheit der Gesellschaft macht sich schmerzlich fühlbar, wo man über die Form nicht hinwegkommt, weil man sie mit der Sache verwechselt, wo man an dem Gehäuse haften bleibt, nachdem der Geist aus ihm schon längst entflohen ist, wo man abgestorbene Satzungen zur Kette werden läßt, die den Geist in der Entwicklung hemmt. Es ist zu allen Zeiten die große Gefahr der Menschheit gewesen, daß sie sich von überlebten Formen nicht zu befreien vermochte; denn notwendig mußte sie entarten und sich verkleinern, sobald sie mit Symbolen, die keinen Inhalt mehr hatten, Götzendienst trieb. Sie betrog sich selbst damit, und die Wahrheit ging aus ihrem Leben verloren, und mit der Wahrheit auch die Wahrhaftigkeit, der Mut zur Wahrheit. Deswegen ist es eine sittliche Auf-

gabe, mit dem ſklaviſchen Reſpekt vor der ſtarren Satzung, der hohlen Konvention, mit allem Schein und Formelkram zu brechen, die nur der Befreiung des Geiſtes, dem Aufſchwung der Seele, dem ernſten Wahrheitsſinn und der echten Sittlichkeit im Wege ſtehen. Und deswegen hat auch die Kleiderfrage beider Geſchlechter ihre ethiſche Bedeutung. Nicht, als ob wir nun unſrerſeits im Kleide etwas Weſentliches und Wichtiges erblicken wollten; wir proteſtieren vielmehr gegen die Geſinnung, die es thut, indem ſie ihm eine Bedeutung beimißt, welche es nicht beſitzt, und dadurch die ethiſchen Wertbegriffe verwirrt. Wo höheres Menſchenweſen zum Durchbruch ringt, gilt überall der Grund- und Fundamentalſatz des reinen Chriſtentums, das nun auch längſt aus den erſtarrten Formeln der Staatsreligion entwichen iſt: „Das Reich Gottes kommt nicht mit äußerlichen Geberden.“

VIII.

Das Rad als Bildungsmittel und Kulturbringer.

Das Fahrrad erzieht ſowohl den Einzelnen wie die Geſamtheit; es iſt nicht nur in geſundheitlicher und wirtſchaftlicher Hinſicht, es iſt auch in ſeinem Einfluß auf Geiſt und Charakter und in ſeinen Wirkungen auf die allgemeine Kultur ein Mehrer des Volkswohlſtandes. Von der Art, wie es in die ſittliche Bildung eingreift, haben wir uns bereits an verſchiedenen Stellen überzeugt; wir müſſen nun das Zerſtreute zuſammenfaſſen.

Die unmittelbarſte Folge des Radſports, die Kräftigung der körperlichen Geſundheit, bedeutet vermehrte Energie im Kampf ums Daſein und größere Widerſtandskraft gegen die Prüfungen des Lebens und die Schläge des Schickſals; ſie iſt alſo ein Gewinn der ganzen ſittlichen Perſönlichkeit, wenn der Wille ſich auf ethiſche Ziele richtet. Daß ſie ſich auch in brutaler Rückſichtsloſigkeit äußern kann, wo es an den ſittlichen Grundlagen des Charakters gebricht, fällt weder dem Fahrrad noch der geſunden Kraft zur Laſt; aber es warnt vor einſeitigem Kultus des Leibes, der nur das Tier im Menſchen ſtark macht. Erziehung heißt harmoniſche Entwicklung an Leib und Seele.

Doch die Ausübung des Radſports hat bereits ihre

ſittlichen Vorbedingungen. Wo gewiſſe Anlagen gar nicht vorhanden ſind, wo der moraliſche Sinn krankhaft zerrüttet und die Fähigkeit der Konzentration des Willens unheilbar gebrochen iſt, wird er ſehr bald zu Kataſtrophen führen und endgültig aufgegeben werden müſſen. Aber er hat die Eigenſchaft, ſchlummernde Anlagen zu wecken und ſchwach entwickelte zu ſtärken, weil ſie zu ſeinem Betrieb unentbehrlich ſind. Er zwingt durch die Not zu dieſer Ausbildung, er iſt ein ſtrenger, unerbittlicher und eben dadurch ein ungemein erfolgreicher Erzieher. Er leiſtet in kurzer Zeit für viele im Leben außerordentlich wichtige Tugenden, was oft den vortrefflichſten Pädagogen nicht gelingt.

Die erſte und allernötigſte dieſer Tugenden iſt die Aufmerkſamkeit, die auf Zucht des Willens beruht. Der Wille wiederum wird durch ihre beſtändige Anwendung gekräftigt; durch den unausgeſetzten Zwang, der alle Empfindungen niederhält, die ſeine Energie zerſplittern könnten, gewinnt er fortgeſetzt an Disziplin, an Selbſtbeherrſchung, die Fähigkeit zu feſtem, geradem, zielbewußtem Handeln wächſt; und ſo erzieht der Sport nicht nur einen ſicheren Radfahrer, ſondern auch eine charaktervolle Perſönlichkeit.

Mit der wachſenden Willenskraft ſteigert ſich das Selbſtvertrauen, das in vielen Lebensverhältniſſen ſchon die Hälfte des Erfolges iſt. Und aus dem Selbſtvertrauen geht wieder der Mut hervor, phyſiſcher Mut, der auch den ſittlichen ſtärkt und deswegen in einer Geſellſchaftsordnung, welche die Geſinnung ſo oft auf die Probe ſtellt, von unſchätzbarem Werte iſt.

Beim Radfahren, das mit allerlei Gefahren verbunden iſt, bedarf es des Mutes oft genug. Und die Gefahr übt auch noch andere dem Mut verwandte Eigenſchaften, die Entſchloſſenheit und Geiſtesgegenwart, die Kaltblütigkeit, die

stete, allem Zaudern abholde Thatbereitschaft, die Gabe schneller und sicherer Ausnutzung des Augenblicks. Wo etwa die gesunde Naturfarbe der Entschließung schon von des Gedankens Bläſſe angekränkelt war, da wird sie wieder aufgefrischt. Welche herrliche Schule der Mannhaftigkeit ist darin gegeben! Und es entwickelt sich dabei, besonders in der Jugend, auch die Freude an der Gefahr, die zwar mitunter zu tollkühner Wagehalsigkeit führt, im ganzen aber, wo sie in unserer verweichlichten Zeit gedeiht, als ein hoffnungsvolles Merkmal der inneren Rassenverjüngung froh begrüßt werden muß.

Auch zur Ordnungsliebe und Sauberkeit erzieht der Radsport; denn ohne sie würde das Rad bald verwahrlosen und seinen Dienst versagen. Und daß viele Radler und Radlerinnen selbst in den bevorzugten Klassen es sich nicht nehmen lassen, ihre Maschinen persönlich zu säubern, zu ölen und mit Luft zu versorgen, ist vielleicht ein gutes Mittel, sie mit Respekt vor der körperlichen Arbeit überhaupt zu erfüllen.

Eine andere günstige Wirkung ist die Gewöhnung an Mäßigkeit im Biergenuß und Tabakverbrauch und sonstigen der Gesundheit nachteiligen Gepflogenheiten. Besonders der übermäßige Alkoholkonsum ist für unser Volk eine schwere Schädigung in leiblicher und sittlicher Beziehung; der Körper wird dadurch geschwächt, der Geist wird dumpf und stumpf und unempfänglich für große Gedanken, das Gefühl der moralischen Verantwortlichkeit sinkt auf ein niedriges Niveau, auf das Niveau der breiten, zähen Philistermasse, die dem Fortschritt von Recht und Wahrheit als das schwerste aller Hindernisse im Wege liegt. Man muß nur beklagen, daß das Rad in den langen Wintermonaten ruht und die Rad-

fahrervereine während dieſer Zeit ihre Mitglieder am Stammtiſch zuſammenhalten.

Ein ſicherer Gewinn beſteht darin, daß der Radſport die Jugend verhindert, in ihren Mußeſtunden auf Abwegen zu gehen, da er ihre Kraft in dieſer Zeit ganz abſorbiert. Er hat den zweifelloſen Nutzen aller gymnaſtiſchen Übungen, den Körper in geſunder, kräftiger Thätigkeit zu erhalten und ihn ſowohl während ſeiner Dauer durch dieſe Zeitanwendung wie hernach durch Ermüdung vor Verführungen zu ſchützen. Er lenkt die überſchüſſigen Kräfte und Triebe, die gerade für junge Leute eine ſo große Gefahr ſind, in geſunde Bahnen, und das allein ſchon ſollte für den Staat genügen, ihn zu fördern und zu erleichtern, ſtatt ihm allerlei Hinderniſſe in den Weg zu bauen.

Von größter Bedeutung iſt ferner die Vorurteilsloſigkeit, die man durch das Radfahren gewinnt, ganz abgeſehen von der ſchon hinreichend beleuchteten Schicklichkeitsfrage in Kleidung und Sitte für beide Geſchlechter. Es iſt gar kein Zweifel, daß man auf dem Rade die Welt, wenn nicht von einem höheren, ſo doch von einem neuen Standpunkte anſchauen lernt. Allerlei Staub und Spinnweb fällt von uns ab, ſobald wir uns dem Sport ergeben, wir ſehen die Proportionen und Beziehungen vieler Dinge in klarerem Licht, brechen mit früheren Irrtümern und treten heraus aus der alten Enge unſeres Horizonts. Das iſt die notwendige Folge des Kampfes, den durch das Fahrrad eine neue, aufſteigende Zeit gegen die alte, ſinkende führt, die nicht ſterben will und ſich verzweifelt gegen ihren Untergang wehrt. In dieſen Kampf des Fahrrads um ſein neues Recht, das die ſtarrköpfigen Verteidiger überlebter Privilegien ihm ſtreitig machen, wird jeder Radfahrer hineingezogen, und für den denkenden gewinnt er geradezu ſymboliſche Bedeutung. Wer

auch nur einen Hauch des neuen Geiſtes in ſich verſpürt, deſſen Erziehung zum modernen Menſchen muß das Fahrrad vollenden. Alle die in ihrer Härte oftmals ſchwer erträglichen, überflüſſigen und darum unberechtigten Beſchränkungen ſeiner Bewegungsfreiheit, welche die Polizei, großenteils infolge des Geſchreis unduldſamer, egoiſtiſcher, einſichtsloſer Spießbürger, vor ihm aufgetürmt hat, verletzen ſein Rechtsgefühl. Dadurch aber ſchärft ſein Blick ſich notwendig auch für viele andere wunde Punkte in unſerem öffentlichen Leben. Und ſo wird er, wenn er nicht eine ganz verſchlafene Seele iſt, von Tag zu Tage mehr in die entſchloſſene Kampfſtimmung hineingedrängt, die in jedem für Gerechtigkeit ſchlagenden Herzen das Ergebnis ungerechter Bedrückung iſt. Auf ſolche Weiſe wird der Radfahrer durch die Polizei und das reaktionäre Philiſtertum zur Freiheit erzogen. Er ſammelt einen Fonds edler Indignation, den er, wenn die Zeit kommt, im Kampf für die höchſten ethiſchen Intereſſen bewähren wird.

Das Solidaritätsgefühl, das die ganze große Gemeinde der Radfahrer durchdringt, hat zum Teil in der Unterdrückung, von der ſie alle zu leiden haben, ſeinen Urſprung; der gemeinſame Unwille macht ſie zu natürlichen Verbündeten. Doch nicht minder ſtark iſt das Band, mit dem die gemeinſame Freude ſie umſchlingt. Es mag ja kalte, vertrocknete Naturen geben, die nichts von alledem empfinden; allein ſie ſind Ausnahmen. Daß Radfahrer ſich gegenſeitig beiſpringen, wo einen ein Unfall an Rad oder Gliedern betrifft, ſoll nicht als etwas Beſonderes hervorgehoben werden, denn es iſt allgemeine Menſchenpflicht, ob man nun radele oder ein anderes Beförderungsmittel benutze. Bedeutſamer erſcheint es, daß der Radſport häufiger als das ſonſtige Leben die Ausübung ſolcher Liebeswerke erfordert

und dadurch geeignet ist, die altruistische Gesinnung unter seinen Jüngern zu kräftigen. So trägt er dazu bei, die Menschen sittlich zu veredeln. Und da das Radfahren, als ein echt demokratischer Sport, von allen Gesellschaftsklassen betrieben wird, so werden in seiner Ausübung auch Angehörige aller Stände durch ein stilles Gefühl der Kameradschaft und oft auch durch thatsächliches Zusammenwirken verbunden. Das ist von höchstem ethischen Wert. Bei der großen Verbreitung des Radsports hat allerdings die frühere Sitte weichen müssen, daß die Begegnenden sich ein „All Heil!" zurufen; man wird diesen Gruß kaum je aus Radlermunde und fast nur noch von Kindern in den Dörfern, die man durchfährt, vernehmen. Das mag ja zum Teil durch die scharfe Aspirata in seiner Mitte verschuldet sein, die im Fluge etwas mühsam herauskommt. Doch gewiß müssen sich mit der wachsenden Zahl die Individuen fremder werden, und wenn einmal alle radeln, so werden vielleicht auch alle so kalt und gleichgültig an einander vorüberhasten, wie sich jetzt die Fußgänger in den großen Städten begegnen. Das wäre bedauerlich; denn naturgemäß sollte überall, wo in der Menschheit das Solidaritätsgefühl erwacht, das Gegenteil stattfinden. In einer wirklich human gestimmten Gesellschaft müßte jeder einen freundlichen Gruß für den anderen haben, wenn auch nur von Auge zu Auge. Indessen, dieser Gruß der Augen wenigstens ist bis jetzt unter den Radfahrern noch nicht verloren gegangen, und auch die Anknüpfung persönlicher Beziehungen ist immer noch leichter unter ihnen, als unter anderen Menschen. Möchte doch jeder Radler sich's angelegen sein lassen, den idealen Zusammenhang in der großen Sportgemeinde zu erhalten und zu pflegen! Wir könnten leichter zum sozialen Frieden gelangen, wenn wir wieder Menschen würden, und dazu sollte das Rad uns verhelfen.

Freilich verfallen manche Sportenthuſiaſten in wunderliche Übertreibungen. Von dieſer Art iſt Stead, der ſeinerzeit das Rad als einen chriſtlichen Apoſtel pries, weil es, falls eine Maſchine von mehreren zu gemeinſamem Eigentum erworben wird, die Idee der Brüderlichkeit verwirkliche. Ein ſolcher Fahrrad-Kommunismus würde doch immer nur etwas Zufälliges ſein und gehört keineswegs zum Weſen des Rades; im Gegenteil, er widerſpricht dieſem Weſen; denn wenn bei gemeinſamem Beſitze einer das Rad *hat*, ſo hat es der andere eben *nicht*. Es muß alſo vielmehr betont werden, daß das Fahrrad im allgemeinen etwas ganz Perſönliches, Eigenes iſt, wie es ja überhaupt zur Entwicklung des Individualismus beiträgt, indem es im Gegenſatz zu jeder Art Omnibus der Beförderung des Einzigen auf ſeinen ſelbſtgewählten Wegen dient.

Daß dieſe Wahl immerhin beſchränkt iſt, haben wir ſchon feſtgeſtellt. Aber in einer Beziehung erfährt der Radfahrer doch eine Erweiterung des Geſichtskreiſes. Und hiermit ſind wir bei ſeinem intellektuellen Gewinn angelangt. Das Rad erſchließt ihm Gegenden, die er ohne unerſchwingliche Zeitopfer zu Fuß nicht erreichen kann, und in die keine Eiſenbahn führt. Dadurch vergrößert es ſeine Welt, ſchafft ihm neue Eindrücke, führt nie geſehene Szenen und Geſtalten an ihm vorüber, enthüllt ihm ungeahnte landſchaftliche Schönheiten; und ſo mehrt es ſeine Kenntnis von Land und Leuten.

In einer anderen Beziehung muß freilich auch hierbei eine Beſchränkung eingeräumt werden. *Quantitativ* wird der Geſichtskreis durch größere Ausdehnung des Bezirks, in den das Rad trägt, im Verhältnis zur Fußwanderung erweitert. *Qualitativ* jedoch ſieht man als Fußwanderer mehr, ſelbſt in einem kleinen Bezirk. Der Radfahrer ſieht

zwar vieles, aber nur oberflächlich, der Fußgänger nur weniges, dies aber gründlich. Und für die wahre Bildung ist die gründliche Erforschung eines kleinen Gebiets wichtiger, als die oberflächliche eines großen. Die Ortskunde des Radfahrers bleibt also immer dilettantisch. Der Fußwanderer bleibt dagegen allerdings leichter in der Enge des Spezialisten stecken, aber doch nur, wenn er selbst eng ist. Wie groß war die Welt Immanuel Kants, obwohl er sein Leben lang kaum je über die nächste Umgebung von Königsberg hinauskam. Man könnte demnach die radlerische Erweiterung des Gesichtskreises, insofern sie zur Oberflächlichkeit verleitet und am genauen Sehen hindert, auch eine Verengerung des Gesichtskreises nennen. Dies muß man erkennen, um der darin liegenden Gefahr auf andere Weise vorzubeugen.

Es würde hiernach eine Unwahrheit sein, wenn wir behaupteten, daß der Radsport wirklich alle seine Anhänger an Kenntnissen, Anschauungen und allgemeiner Bildung bereicherte; vielmehr ist es leider unzweifelhaft, daß er diese Wirkung für die nicht unbeträchtliche Masse der Kilometerfresser nicht erreicht. Aber er kann sie erreichen, wenn er richtig betrieben wird, also weder zu schnell, noch ohne häufiges Verweilen. Das mäßige Fahren und das Absteigen an allen betrachtenswerten Punkten wird demnach in diesem Kapitel vorausgesetzt; für Distancefahrer und Recordjäger ist es nicht geschrieben.

Wird jedoch Vernunft und Zweck nicht aus dem Auge gelassen, so trägt das Fahrrad sowohl zur Gemütsbildung des Städters bei, wenn es ihn in die freie Natur hinausführt und ihm ihre ästhetischen Seiten enthüllt, wie es für jeden seiner Jünger einen Schatz von neuem Wissen hebt. „Was ich nicht erlernt habe, habe ich erwandert," sagt Goethe, und so kann auch der radlerische Wandersport die

ſchulmäßigen Kenntniſſe erweitern. Ganz beſonders iſt er zum Hilfsmittel der Heimatkunde geeignet; denn während des größten Teils des Jahres darf ſich die Maſſe der Radfahrer natürlich ſelten weiter als eine Tagfahrt von ihrem Wohnſitz entfernen; deſſen Umgebung aber wird ſie nach allen Richtungen durchſtreifen und dadurch eine genaue und ausgedehnte Anſchauung der engeren Heimat gewinnen, wie ſie ihr vor den Zeiten des Fahrrads ganz unerreichbar war. Der umfaſſendere Touren- und Wanderſport, der neue Teile des Reichs und ſogar fremde Länder für die jugendlich Rüſtigen erſchließt, iſt aber auch ein Gewinn, den erſt das Fahrrad für die größere Menge erobert hat, weil er ſich ſo viel billiger ſtellt als die früheren Reiſemethoden, ſowohl durch den Fortfall der Eiſenbahnfahrkoſten wie durch die billigere Verpflegung in den Gaſthäuſern, welche die großen Vereine den Radfahrern geſichert haben. Dieſe Reform des Reiſeweſens durch das Rad giebt uns einen Teil der alten, herrlichen Wanderfreuden zurück, die uns durch die Eiſenbahnen, zum Bedauern manches einſichtsvollen Volksfreundes, verloren gegangen waren, und, eine nicht minder wichtige Thatſache, ſie giebt die Reiſenden dem Lande zurück.

Hatten wir bisher nur den wohlthätigen Einfluß des Radſports auf die Radfahrer ſelbſt betrachtet, ſo ſind wir hiermit bei den Vorteilen angelangt, die der Geſamtheit aus ihm erwachſen. W. H. Riehls „Land und Leute“ enthält ein für uns höchſt lehrreiches Kapitel über „Wege und Stege“. Er führt darin aus, daß man in alten Zeiten durch Straßenbauten das Land individualiſierte, da die Straße eine Maſſe neuer Anſiedelungen, neue Städte, neue Dörfer ſchuf. Durch die echt modernen Straßen jedoch, die Chauſſeen, Eiſenbahnen und Dampfſchifflinien, werde das Land zentraliſiert. „Dieſe Straßen verderben die kleinen

Städte, ſchaffen dagegen den großen einen rieſigen Zuwachs an Macht und Volkszahl.“ Eine ſo gründliche, ſo allgemeine und ſo reißend ſchnell durchgeführte Umlegung aller großen Verkehrsſtraßen, wie ſie mit dem Ausbau der europäiſchen Eiſenbahnnetze vollendet ſein wird, ſei aber noch nicht erhört worden, ſolange die Welt ſteht. Zahlloſe kleine Städte, blühende Flecken und Dörfer ſeien dadurch dem Kränkeln, Abmagern und Abſterben ebenſo ſicher geweiht, als ſich den großen Städten eine immer unförmlichere Korpulenz anſetzen werde. „Darin liegt eine europäiſche Kriſis. Die Herrſchaft der großen Städte über das Land iſt eine der ſozialen Kernfragen unſerer Zeit.“

Es iſt über vierzig Jahre her, ſeit Riehl dies ſchrieb, und inzwiſchen ſind ſeine Worte durch die Begründung des Deutſchen Reiches und den Aufſchwung der Induſtrie bei uns erſt recht zur Wahrheit geworden, wie ſie es in England ſchon länger waren. Wir haben bereits im zweiten Kapitel von der Entvölkerung des platten Landes und dem Wohnungselend der Großſtädte geſprochen und dabei der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß das Fahrrad ſich einflußreich genug erweiſen werde, um wenigſtens in letzterer Hinſicht Wandel zu ſchaffen. Es ſcheint aber, daß es nicht nur in dieſer einen, ſondern in vielen Beziehungen den ungeſunden Wirkungen des Eiſenbahnweſens entgegenarbeiten und eine Dezentraliſation herbeiführen will, indem es die Entfernungen verringert und dadurch eine gleichmäßigere Verteilung der Bevölkerung über das Land ermöglicht.

Dieſer Erfolg wird jedoch nur zum Teil erreicht werden, ſolange das Rad ganz und gar auf die großen Chauſſeen angewieſen bleibt, von denen ſchon geſagt wurde, daß ſie den Radfahrer in der Wahl ſeiner Ziele allzuſehr beſchränken. Auch ſie rechnet Riehl ja, wie wir ſahen, zu d

Urſachen der ſchädlichen Zentraliſation. Wirklich geöffnet für den Fahrradverkehr und die in ſeinem Gefolge einziehende Kultur könnte das Land erſt werden durch die Erweiterung des Wegenetzes, durch die Anlegung guter, für das Rad geeigneter Bahnen von Dorf zu Dorf. Zur Schaffung neuer, beſſerer Wege drängt das Rad geradezu. Zunächſt allerdings nur in ſeinem eigenen Intereſſe; aber wer möchte zweifeln, daß die geſamte Bevölkerung davon Nutzen ziehen würde? Riehl ſagt in dem angeführten Kapitel: „Durch recht vollſtändig ausgezweigte Gemeindewege, die das Innere und Einzelnſte des Landes aufſchließen, wird ein kleines Gebiet größer gemacht, während es zuſammenſchrumpft durch Eiſenbahnen und Heerſtraßen.“

Mit den bekannten Gemeindewegen alten Stils können die Radfahrer ſich freilich nicht zufrieden geben. Es ſind ja zumeiſt ſandige Land- und Feldwege, und im Sande verſagt das Rad, wie ſelbſt die „Fahrrad-Vorſchrift“ für Militär-Radfahrer einräumt, die ſo hohe Anforderungen an die Leiſtungsfähigkeit der radelnden Soldaten ſtellt. Im günſtigſten Falle erfordert das Radfahren auf ſandiger Strecke eine übergroße Kraftanſtrengung, die bald zur Erſchöpfung führt. Und wo die Wege von tief ausgefahrenen Wagengeleiſen durchfurcht ſind, läßt ſich ebenſo wenig radeln; hier ſind Stürze und Beſchädigungen der Maſchine unvermeidlich.

Allein auch die Chauſſeen, wie ſie in deutſchen Landen üblich ſind, eignen ſich nur in ſeltenſten Fällen für die richtige Ausnutzung des Rades. Früher mögen ja unſere Landſtraßen noch ſchlechter geweſen ſein; die Chauſſee ſamt ihrem ausländiſchen Namen wurde erſt durch die franzöſiſche Fremdherrſchaft bei uns heimiſch. Ob aber Deutſchland jetzt unter allen Ländern die beſten Straßen beſitzt, wie ein franzöſiſcher

Radfahrer in der Revue du Touring-Club de France von uns rühmt, ſcheint doch ſehr zweifelhaft. Sein Lob könnte höchſtens relative Berechtigung haben. Im Gegenſatz zu ihm ſchreibt der Engländer Stead auf Grund der Erfahrungen einer Radreiſe: „Wenn Wegebau ein Beweis der Ziviliſation iſt, ſo ſind die Franzoſen ſicherlich die ziviliſierteſte und die Amerikaner die am wenigſten ziviliſierte unter den modernen Nationen.“ Ich geſtehe, daß mir einzelne unſerer Chauſſeen eher von Barbarei zu zeugen ſchienen. Ganz gewiß ſind die prächtigen, großartig angelegten Straßen, die einſt das ganze Römerreich durchſchnitten, bei uns noch nicht zur Wirklichkeit geworden, wenn wir auch in den modernen Städten zum Glück ſolche tief ausgefahrenen Wagengeleiſe nicht kennen, wie ſie in Herculaneum und Pompeji bloßgelegt worden ſind. Es ſcheint, daß die Vernachläſſigung der Landſtraßen gleichfalls zu den zentraliſtiſchen Folgen des Eiſenbahnweſens gehört. Für die eiſenbeſchlagenen Wagenräder mögen ſie ja im allgemeinen gerade ausreichen; aber für das Fahrrad, dieſe zart gebaute Maſchine mit ihren leicht verletzlichen Luftreifen ſind ſie zumeiſt nur unter tauſend Gefahren paſſierbar und häufig abſolut ungeeignet. Eins von zwei Extremen iſt ſelbſt auf vielen der beſſeren Chauſſeen der gewöhnliche Zuſtand: entweder tiefer, mehlgleicher Staub, der das Fortkommen erſchwert und Lungen und Augen ſchädigt; oder ſchlüpfriger, klebriger, breiartiger Schlamm, in dem man keinen Augenblick vor dem Ausgleiten mit ſeinen oft ſo verhängnisvollen Folgen ſicher iſt und nur mit einer die Nerven abſpannenden, ermüdenden Vorſicht fahren kann. Allzuhäufig jedoch ſind die Verhältniſſe noch viel trauriger, weil die nötigen Reparaturen über Gebühr hinausgeſchoben werden. Entweder beſteht eine Chauſſee alsdann aus lauter Gruben und Löchern, die

das Radeln zur Höllenpein machen, oder man hat stellenweise neue Steine aufgeschüttet und sich nicht die Mühe genommen, sie festzuwalzen. Wie viele Pneumatics durch diese scharfkantigen Steine schon zerschnitten, wie viele Radfahrten dadurch schon gestört, wie viele Unkosten den Radfahrern, die doch oftmals arme Arbeiter sind, schon bereitet wurden, läßt sich gar nicht ausdenken. Am schlimmsten ist es aber, wenn solche Aufschüttungen und Löcher unter einer Staubschicht verborgen sind. Dann fährt man oft wie über loses Geröll, die ganze Straße scheint sich unter dem Rade zu bewegen, und wenn man einen Sturz glücklich vermeidet, so erreicht man sein Ziel doch nur mit zerschundenen, blutenden Schenkeln.

Bei solchen Zuständen hat die Forderung besonderer Radfahrerwege ihre logische Berechtigung, die kein Sachverständiger leugnen wird. Wo und solange sie aber noch nicht existieren, sind die Radfahrer, wenn sie ihrem Sport nicht entsagen wollen, mit Notwendigkeit auf die Bankette verwiesen, die allein der Natur des Rades entsprechen, und auf denen sie die Gefahren vermeiden, die auf den schlechten Chausseen ihre gesunden Glieder, ja ihr Leben bedrohen. Sehr richtig schreibt die „Radwelt", daß eine Kreisverwaltung, die nicht für gute Straßen sorgt, als die intellektuelle Urheberin der Übertretungen anzusehen ist. Die Inhumanität, die in dem Verbot der Bankette liegt, ist nur durch gänzlichen Mangel an Sachverständnis entschuldbar.

Nicht besser, ja oft noch schlechter als die schlechten Chausseen stimmen zum Radfahren die mit Kopfsteinen gepflasterten Straßen. Schlechtes Pflaster ist eine Qual für den Radfahrer, weil es ihn zu sehr erschüttert, während das Rad unter normalen Bedingungen doch leicht dahingleiten soll. Die Erschütterung geht teils vom Sattel, teils von

der Lenkſtange aus, und von dieſer überträgt ſie ſich auf die Arme. Sie iſt um ſo ſtärker, je härter die Reifen aufgepumpt ſind. Auch die Maſchine leidet dabei, und wenn der Radfahrer auf dem Sattel beſtändig wie ein Ball in die Höhe geſchnellt wird, ſo brechen ſchließlich die Federn. Man iſt übel daran, wo ſolch kleinſtädtiſcher Pflaſtergreuel beſteht; an manchen Orten iſt man oft ſchon wie zerſchlagen, ehe man durch die langen Vorſtädte ins Freie kommt.

Verſchlimmert werden dieſe Mißſtände im Sommer noch durch die Thätigkeit der Sprengwagen. Man hat ja bei uns den Wahnſinn noch nicht ſo weit getrieben, mit unraffiniertem Erdöl gegen die Staubwolken anzukämpfen, wie es in Boſton, Maſſachuſetts auf den Parkwegen zum Schrecken nicht nur der Radfahrer geſchehen iſt. Aber die übermäßige Waſſerverſchwendung iſt auch in deutſchen Städten ein wahrer Unfug; denn viele Straßen werden an den ſchönſten Sommertagen in unwegſame Moräſte verwandelt. Wie oft iſt es wahrhaft lebensgefährlich, durch ſolch eine unter Waſſer geſetzte Straße auf dem Rade hindurchzufahren! Das Lokalblatt einer Reſidenzſtadt ſchrieb 1898: „In einer Stunde am Dienstag Abend hat ein Schutzmann zehn Unfälle von Radfahrern beobachtet, welche (infolge übermäßigen Sprengens) ſämtlich in der Schloßſtraße mit ihren Maſchinen zu Fall kamen, während in der Luiſenſtraße, um nicht zu verunglücken, die Radler ihre Maſchinen zu führen gezwungen waren.“ Dem Rade ſelbſt werden durch die maßloſe Moraſtproduktion der ſtädtiſchen Schmutzerzeugungswagen faſt unvertilgbare Spuren angeſpritzt, ſo daß die Reinigung den ermüdet heimgekehrten Radler auch noch um ſeine Ruhezeit bringt. Zudem iſt von den Bakteriologen längſt feſtgeſtellt, daß die Straßenbeſprengung eine Verdoppelung der im Staube lebenden, oft geſundheitsſchäd-

lichen Bakterien zur Folge hat. Gerade darum mag freilich jener maßlose Waſſerverbrauch ſtattfinden, deſſen Zweck es wenigſtens in Berlin iſt, die Unreinlichkeiten gleich in die Kanäle zu ſchwemmen. Mit dieſem Endzweck iſt eine geregelte Straßenſprengung ja höchſt erwünſcht und notwendig. Aber dann muß auch ein gutes Kanaliſationsſyſtem vorhanden ſein; die Bildung ſtehender Moräſte iſt jedoch immer ein Beweis, daß es daran fehlt, und vermehrt die Bakteriengefahr, anſtatt ſie zu beſeitigen. Indeſſen, wenn eine Stadtverwaltung es für ſinngemäß hält, Reinlichkeit durch Unreinlichkeit hervorzubringen, ſo iſt ſie doch nicht berechtigt, das Leben des großen radfahrenden Publikums zu gefährden. Sowohl dieſer Beſprengungsunfug wie überhaupt das ſchlechte Straßenpflaſter vertragen ſich nicht mit den Bedürfniſſen des Fahrrads, und ſo drängt dies auch in den Städten zur Anlegung beſſerer, der fortgeſchrittenen Technik angemeſſener Straßen. Es erweiſt dem allgemeinen und öffentlichen Intereſſe einen Dienſt, indem es die Abſtellung vorſintflutlicher Mißſtände, die der Verwaltungsſchlendrian noch lange hätte fortbeſtehen laſſen, zu dringenden Zeitfragen macht.

In England hat der Radſport ein neues Wort geſchaffen, das die beſondere Art der ziviliſatoriſchen Wirkung des Fahrrads vortrefflich bezeichnet, aber leider unüberſetzbar iſt. Wie man unter Ziviliſation die Umwandlung eines barbariſchen Zuſtandes in einen Kulturzuſtand verſteht, ſo wird die beſondere Kulturmiſſion, die das Fahrrad (cycle) auf die öffentlichen Zuſtände ausübt, von den Engländern Cycliſation genannt. Das Fahrrad gilt ihnen alſo als ein Kulturfaktor, und die Cycliſation als eine höhere Stufe der Ziviliſation.

Wenn wir ſagen, daß die Ziviliſation im ganzen bis-

her nur die Städte bewohnte, ſo rühmen wir damit das Stadtleben nicht über Verdienſt, noch ſtellen wir das Landleben ungebührlich tief. Denn das ziviliſierte Daſein iſt bei vielen Städtern eine leere Form. Aber für die, welche fähig und berufen ſind, der Form einen Inhalt zu geben, iſt die äußerliche Ziviliſation doch eine notwendige Vorſtufe zu höherer Entwicklung. Tragen wir ſie auf das Land hinaus, ſo wecken wir daſelbſt die ſchlummernden Kräfte durch die Anregung, die wir ihnen bringen. Es ruht noch viel latenter Geiſt in unſeren abgelegenen Dörfern, und indem dieſe dem Verkehr erſchloſſen und der Welt gewonnen werden, reihen ſie ſich als Mitwirkende ein in die große Kulturarbeit, und ſo wird die Kultur verallgemeinert. Was wir dem Lande vom Geiſt der neuen Zeit mitteilen, empfangen wir mit Zinſen zurück.

Einen von jeder Ahnung der Kultur unberührten Winkel kann es allerdings in einem Lande nicht geben, das den allgemeinen Militärdienſt fordert. Aber was die Soldaten aus der Kaſerne in die ſtille Heimat zurückbringen, ſind häufig mehr die Schattenſeiten als die Lichtſeiten der Kultur. Es giebt wohl nicht viele Vorgeſetzte, die es ſich angelegen ſein laſſen, oder die es überhaupt nur verſtehen, in tieferem Sinne bildend auf die jungen Burſchen einzuwirken; von ihren Kameraden lernen ſie nur ſelten etwas Gutes; in ihren ſpärlich bemeſſenen Freiſtunden, ohne Führung ſich ſelbſt überlaſſen, ſuchen ſie rohe Genüſſe auf; und ſo verlieren ſie nach ihrer Heimkehr bald wieder den Zuſammenhang mit der großen Welt, deren freieren Hauch ſie niemals verſpürt haben.

Wo aber das Fahrrad einmal die Verbindung angeknüpft hat, da entwickelt ſich eine fortdauernde Wechſelwirkung zwiſchen Stadt und Land, ein gegenſeitiger Austauſch

deſſen, was jedes als ſein Eigenes beſitzt, die verſchiedenen Klaſſen der Bevölkerung treten ſich auf gleicher Baſis nahe, alle gewinnen, und das allgemeine Kulturniveau ſteigt. Zunächſt verbeſſern ſich die ländlichen Gaſthäuſer und paſſen ſich den Bedürfniſſen der herbeiſtrömenden Städter und Städterinnen an. Wo die Frau auftritt, da iſt immer die Anregung zu einer Verfeinerung der Kultur gegeben. Bald werden auch neue Gaſthäuſer gebaut, da die alten nicht ausreichen, und mit ihnen verbinden ſich Reparaturwerkſtätten. Aber gleichzeitig erwacht auch in jedem Dorfjungen das Verlangen, ſein Fahrrad zu beſitzen; und wenn erſt einmal eins im Dorfe heimiſch geworden iſt, ſo folgen ihm bald Dutzende. Nun iſt der Gegenſtrom angebahnt. Die Stadt kommt ins Dorf, das Dorf kommt in die Stadt, die Trennung hat aufgehört, das Volk wird eins. Die Ära des Fahrrads, das iſt die neue Zeit mit einer neuen, weiteren, reicheren Ziviliſation.

Dieſer Teil der Cycliſation iſt in großem Umfange ſchon durchgeſetzt. Aber es iſt doch erſt der Anfang. Völlig cycliſiert wird die Welt erſt werden, wenn der Radſport die überwiegende Majorität der Bevölkerung umfaßt, ſo daß die Radfahrerſchaft ihre Intereſſen in den Gemeindeverwaltungen und in der Landesgeſetzgebung zu vertreten imſtande iſt. Das wird erſt geſchehen, wenn die heutige Jugend, die mit dem Fahrrad aufwächſt, das wahlberechtigte Alter erreicht. Erſt dann dürfen wir hoffen, daß die Provinzen und Kreiſe, die Städte und Dörfer begreifen werden, daß ein fahrradwürdiger Zuſtand ihrer Chauſſeen und Straßen ein weſentlicher Beſtandteil der bürgerlichen Rechte, ja der Menſchenrechte iſt, und daß jede Vernachläſſigung der öffentlichen Wege ebenſo wie jede engherzige Beſchränkung des Radverkehrs eine Verſündigung an der allgemeinen Wohlfahrt

bedeutet. Denn alsdann wird man erkannt haben, daß das Fahrrad mehr iſt, als ein Spielzeug fanatiſcher Sportfreunde, mehr auch, als ein praktiſches Verkehrsmittel, das Handel und Wandel hebt und die Schranken des Raumes überwindet: man wird wiſſen, daß es auch die Geiſtes- und Charakterbildung des Einzelnen und der Geſamtheit, die allgemeine Kultur, die Geſundheit des Volkes, ſeine Kraft und ſein Glück in einem Grade, den ſeine Erfinder nicht ahnen konnten, ſegensreich beeinflußt.

IX.

Die Feinde des Fahrrads.

Es ist ein allgemeines Lebensgesetz, daß jeder Fortschritt der Kultur seine Berechtigung im Kampfe erst erweisen muß. Das Alte, das er verdrängt und durch Vollkommeneres ersetzt, will nicht gutwillig Raum geben, weil allerlei Privilegien, die im langen Alleinbesitz unantastbar schienen, durch den Einbruch des Neuen erschüttert, allerlei persönliche Interessen empfindlich dadurch berührt werden. Und wenn selbst für niemand eine Schädigung mit der veränderten Gestaltung der Dinge verbunden wäre, so würde ein Hindernis doch unvermeidlich aus dem Gesetz der Trägheit erwachsen, das sich in der Menschenwelt als philiströse Bequemlichkeit, als Haften am Hergebrachten, als Widerwille und Vorurteil gegen alles Ungewohnte äußert. So kommt es, daß auch das Fahrrad auf seinem Wege den mannigfachsten Anfeindungen, Verleumdungen und Verfolgungen ausgesetzt ist. Die Radfahrer unserer Zeit sind noch immer Pioniere. Sie erkämpfen der kommenden Generation die Anerkennung, die ihr gewiß ist, sobald die Erkenntnis durchdringt, daß das Recht des Fahrrads mit dem wohlverstandenen Interesse der Gesamtheit zusammenfällt.

Ein großer Teil der Erbitterung, die das Publikum dem Radſport entgegenbringt, erklärt ſich aus der Sorge um die eigene Exiſtenz, welche durch die Konkurrenz des Fahrrads auf vielen Erwerbsgebieten gefährdet wird. Wenn die Fahrradfabrikanten das Verdienſt für ſich in Anſpruch nehmen, die nationale Induſtrie gehoben und dadurch den Volkswohlſtand gemehrt zu haben, ſo verſchweigen ſie, daß ihr Gewinn auf fremde Koſten zuſtande kommt. Es darf zwar für ſicher gehalten werden, daß das Fahrrad im Großen und Ganzen nicht nur die Summe der idealen Kulturgüter, ſondern auch das nach Mark und Pfennig berechenbare Nationalvermögen geſteigert hat. Eine Maſchine, die durch Geſundheitsmehrung direkt und durch Zeiterſparnis indirekt die Menſchenkraft vervielfältigt, erhöht auch die Arbeitsleiſtung und deren Ertrag. Aber ehe dieſer Erfolg von allen geteilt und als wohlthätig empfunden wird, muß eine Übergangszeit durchgemacht werden, in welcher eine vollkommene Verſchiebung der Erwerbsverhältniſſe ſtattfindet. Dieſe entzieht vielen Berufszweigen die auskömmliche Beſchäftigung und bringt deren Vertreter unter Umſtänden in bittere Not. Bis ſie ſich der neuen Geſtaltung der Dinge angepaßt und ſich anderen Arbeitsgebieten zugewandt haben, kann die ſoziale Kriſis, die mit jeder induſtriellen Umwälzung verbunden iſt, manches blühende Geſchäft ruinieren, manchen wohlhabenden Mann zum Proletarier machen. In der Zwiſchenperiode aber richtet ſich natürlich die ganze Mißſtimmung gegen die unſchuldige Urſache des allgemeinen Wandels, und man vergißt, daß man gar kein Recht hat, von der Welt Berückſichtigung zu verlangen, wenn man ihr Arbeit anbietet, die ſie nicht mehr braucht. Wer ſich nicht in die Zeit ſchicken kann, muß untergehen; das, ſo grauſam

es erſcheint, iſt die wirtſchaftliche Naturordnung der kapitaliſtiſchen Geſellſchaft.

The Forum, eine amerikaniſche Monatsſchrift, brachte 1896 eine Überſicht der verſchiedenen Gewerbe, die bei unſeren transatlantiſchen Vettern unter dem Einfluß des Radſports zu leiden haben. Die geſchilderten Veränderungen ſind den europäiſchen ſehr ähnlich. Da ein Zweirad heutzutage das beliebteſte Geburtstags- oder Weihnachtsgeſchenk iſt, während vermögende Leute ihrem Sohne ſonſt wohl eine goldene Uhr, ihrer Tochter eine Boudoir-Einrichtung oder ein Klavier zu kaufen pflegten, ſo beklagen ſich in erſter Linie die Uhrmacher, Möbelhändler und Pianoforte-Fabrikanten. Aber, ſo wenig man ihnen und allen übrigen Geſchäftsleuten, die der Umſchwung betrifft, ſein Bedauern verſagen wird — für die Welt iſt es kein Unglück, wenn ein geſunder Sport entbehrlichen Luxus verdrängt, ja die Verminderung des ſchon längſt zum Unfug ausgearteten Klavierſpiels talentloſer Mädchen wäre ein Segen für den ruheliebenden und geiſtig arbeitenden Teil der Bevölkerung. Empfindlicher noch werden durch den Radſport die Schneider und Schneiderinnen geſchädigt, da beide Geſchlechter ſich beim Radeln mit den billigen Sportkoſtümen begnügen, die von dem männlichen Geſchlecht größtenteils ſogar fertig gekauft werden. Ebenſo übel ſind die Putzmacherinnen und die Hutmacher daran, ſo daß einer der letzteren ſeine Zunftgenoſſen zu einer Petition an den Kongreß bewegen wollte, damit alle Radfahrer geſetzlich gezwungen würden, jährlich wenigſtens zwei Filzhüte zu kaufen. Ganz beſonders ſchwer iſt die Einbuße des Schuhmachergewerbes, da man ſich zum Radfahren der niedrigen, um geringen Preis fertig käuflichen Strandſchuhe bedient, die zudem auf den Pedalen äußerſt langſam abgenutzt werden. In Deutſchland freilich

greift die hohe Polizei dieſem notleidenden Stande unter die Arme, indem ſie die Radfahrer in väterlicher Fürſorge alle paar Kilometer zwingt, ihre Maſchinen zu ſchieben und das leichte Schuhwerk auf dem ſchlechten Pflaſter zu zerreißen. Der Zigarrenverbrauch hat ſich mit dem Radſport in Amerika ſo verringert, daß jetzt durchſchnittlich eine Million Zigarren täglich weniger geraucht wird, als ehedem. Auch die Gaſtwirte führen lebhafte Klage über den abnehmenden Wein- und Bierkonſum. Nicht minder werden die Theater und andere Vergnügungsſtätten in Mitleidenſchaft gezogen. Sogar die Barbiere äußern ihren Unmut, da kein Radler ſich für ſeine Fahrt friſieren läßt.

Wie durch die Verbreitung des Radfahrens die Berufe Nachteil haben, die für den Leib des Menſchen ſorgen, ſo auch diejenigen, welche den geiſtigen Bedürfniſſen dienen. So ſchätzte eine große Buchhandlung in New-York ihren Jahresverluſt auf eine Million Dollars. Das allerdings wäre ein böſes Zeichen; denn auf den Niedergang des Bildungstriebes müßte auch ein Niedergang der Kultur folgen. Aber nicht jedes Buch iſt bildend, und wenn weniger fade Unterhaltungslektüre begehrt würde, ſo wäre das eher ein Gewinn. Dagegen dürfte man es in dem kirchenmüden Deutſchland als keinen ſchweren Verluſt betrachten, wenn die Jugend ſich Sonntags von ihrem Rade in die freie Natur hinaustragen läßt, und mit den Predigern im pietiſtiſchen Amerika, die darüber trauern, wird man nur mäßige Sympathie empfinden. Es mutet ſeltſam an, wenn Schneidewin in ſeinem Buche über „Die antike Humanität“ von den Radlern und Bootfahrern, die Sonntags ihren Sport ausüben, ſagt, daß ſie „den Kirchenbeſuchern die Gleichgültigkeit gegen das, was andern heilig iſt, aufdrängen.“ Man gewinnt den Eindruck, als wolle er vielmehr andern auf-

drängen, was ihm heilig ist. Das wäre nicht humane Duldsamkeit, sondern kirchliche Herrschsucht. Wenn ein Radfahrer in der Feiertagsstille mit leuchtenden Augen an einem schönen Aussichtspunkte Halt macht und aufatmet in freudiger Naturandacht, so ist er dem Höchsten vielleicht näher, als die Gemeinde unter der Kanzel. Und überhaupt, das Christentum Christi kennt gar keine Kirchen.

Als Berufe, die durch den Radsport unmittelbar geschädigt werden, nannte das „Forum" aber vor allen anderen die der Pferdeverleiher und Pferdehändler. Nach Luxuspferden, an denen die Verkäufer am meisten verdienen, sei fast gar keine Nachfrage mehr. In der That ist es augenscheinlich, daß das Pferd Gefahr läuft, durch die Konkurrenz des Rades, der elektrischen Bahnen und der Automobile völlig verdrängt zu werden. Die gewöhnlichen Pferde sind jetzt in Amerika so billig, daß ihre Zucht sich für die Farmer gar nicht mehr lohnt. Hubert sprach seinerzeit in Scribner's Magazine die Ansicht aus: „Ein Fahrrad ist für 99 unter 100 Männern und Frauen besser als ein Pferd, weil es fast keine Unterhaltungskosten fordert und niemals müde wird. Es trägt einen dreimal so weit wie ein Pferd in der gleichen Zahl von Tagen oder Wochen." Daraus folgerte er, daß, wenn die Fahrradpreise auf 200 Mark fallen, Pferde ganz und gar abkommen werden. Ein herrliches Zukunftsbild, das an Bellamy erinnert, zeichnete Sylvester Baxter in der „Arena": „Die Pferde werden von den Straßen verschwinden, wie sie von den meisten Tramways verschwunden sind. Vollkommen glattes, nach den wissenschaftlichsten Grundsätzen angelegtes Pflaster wird folgen, und da es nicht mehr von den Hufen der Pferde zerstampft wird, so werden die Kosten seiner Erhaltung sich auf ein Minimum verringern. Massen von leichten, durch Elektrizität getriebenen Fuhr-

werken werden geräuſchlos in jeder Richtung dahineilen. Aller Lärm und alles Geraſſel der Straßen wird ſo gut wie aufhören, und mit ihnen viel von der Nervoſität der Stadtbewohner. Das Straßenreinigen wird beinahe ein Ruheposten werden."

Wie die meiſten übrigen gewerblichen Schädigungen iſt auch die Verdrängung des Pferdes durch das Fahrrad, das Automobil und die Elektrizität nicht auf Amerika beſchränkt; in Europa müſſen die Pferdezüchter und -Händler nicht weniger darunter leiden, und ſo ſind ſie auch ebenſo erzürnt. Am ingrimmigſten iſt aber der Konkurrenzneid der Droſchkenkutſcher erwacht. Aus England verlautete ſchon vor fünf Jahren, daß die cabmen im Londoner Weſtend über geſchmälerten Verdienſt Klage führten, und bei uns in Deutſchland, beſonders in den großen Städten, hat der Ärger dieſer armen Teufel ſich häufig in der roheſten Verfolgung der Radfahrer Luft gemacht. Die Pferdebahn- und Omnibuskutſcher nehmen gleichfalls daran teil, und in einer zwar begreiflichen, aber nicht löblichen Klaſſen-Solidarität ſogar die Privat-Kutſcher, die Fuhrleute von Arbeits- und Transportwagen, ja zuweilen ſogar die Eigentümer, beſonders die ſelbſtlenkenden, eleganter Luxusgefährte. Bei ſolchen kann allerdings nicht der Brotneid für ihre Feindſeligkeit verantwortlich gemacht werden, ſondern nur die rückſichtsloſe Brutalität; dafür ſind ſie aber auch weit härter zu verurteilen als die armen Droſchkenkutſcher und Genoſſen.

Die gewaltthätige Feindſchaft der Kutſcher gegen das Fahrrad iſt eine neue Form des alten Kampfes zwiſchen Arbeiter und Maſchine. In dem mechaniſchen Werkzeug, das ſie überflüſſig machte, erblickten die Arbeiter von jeher ihren Todfeind; daher die oft wiederholten Fabrikaufſtände und Maſchinen-Zerſtörungen in der neueren Geſchichte. Schon

im 17. Jahrhundert erlebte ziemlich ganz Europa Arbeiterrevolten gegen die Bandmühle; besonders bekannt sind aber die englischen factory riots aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Karl Marx, der diesem Gegenstande ein besonderes Kapitel gewidmet hat, sagt: „Wo die Maschine allmählich ein Produktionsfeld ergreift, produziert sie chronisches Elend in der mit ihr konkurrierenden Arbeiterschichte. Wo der Übergang rasch, wirkt sie massenhaft und akut.“ Das haben die Droschkenkutscher bereits an sich zu fühlen begonnen; daher ihr Haß gegen das Fahrrad.

Freilich, so gut man ihren Unmut verstehen und so sehr man sie bemitleiden mag, die erstaunliche Absurdität und die große sittliche Roheit in der Methode ihrer zwecklosen Selbsthilfe und in der Kühlung ihres Rachedurstes an Unschuldigen ist nicht weniger beklagenswert. Und ihre allmähliche Ausmerzung hat doch auch wenigstens eine Lichtseite: es wäre sicher ein Glück, wenn die Qualen der Droschkengäule ihr Ende fänden. Aber wie dem auch sei: für den Radsport ist das Übelwollen der Kutscher und Fuhrleute eine große Erschwerung. Immer muß es dem Friedliebenden peinlich sein, unvernünftiger Feindschaft zu begegnen, und ein Gentleman ist wenig geeignet, auf offener Landstraße im Wortstreit mit Rowdies sein Recht zu verteidigen, geschweige denn eine Dame. Wenn sich auch der Anfänger im Vollbewußtsein seines guten Rechts sagt, daß nicht Milde und Höflichkeit, sondern einzig und allein energisches Auftreten solchen aggressiven Elementen gegenüber am Platze ist, er wird es doch bald müde, an dem halsstarrigen Volk auf eigene Hand Erziehungsversuche zu machen, und waffnet sich mit Stoicismus oder mit Humor, je nach seinen Gaben. Doch mögen manchem die üblen Erfahrungen auf diesem Felde den Sport schon ganz verleidet haben.

Neben der Intereſſenſchädigung giebt es aber noch andere Motive für die Feindſeligkeit der Roſſelenker gegen die Radfahrer: auch die Pſychologie der Kutſcherſeele iſt kein ganz einfaches Studium. Einmal ſind ſie eiferſüchtig auf den Radler wegen ſeiner größeren Schnelligkeit. Andrerſeits ſind ſie ſelbſt ſich ihrer größeren Kraft bewußt, und es beleidigt ihre Eitelkeit, daß ſie dem Schwächeren Platz machen ſollen. Dazu kommt eine große Portion Egoismus und angeborener Rückſichtsloſigkeit. Sie hatten bisher die Alleinherrſchaft über Chauſſeen und Straßendämme; jeder Fußgänger war gezwungen, bei ihrem Herannahen ſtehen zu bleiben oder ihnen aus dem Wege zu gehen. Daß ſie nun mit einem Male die Straßen mit den Radfahrern teilen und dieſen ſogar ausweichen ſollen, finden ſie unvereinbar mit ihrer Würde. Die Volksmoral iſt noch ganz und gar darwiniſtiſch: das Recht des Stärkeren iſt das Recht ſchlechthin. Der Radfahrer mag froh ſein, wenn ſie ſeine Maſchine nicht zertrümmern; aber ihm entgegenkommen, — nein, das iſt eine unſittliche Forderung. Großmut kennen ſie nicht, und ſie ſind auch zu beſchränkt, um zu verſtehen, daß der Radfahrer auf ihre Rückſicht angewieſen iſt. Nur der Zwang des Geſetzes kann ihnen den Nacken beugen.

Am häufigſten iſt es, daß ſie vorſchriftswidrig links fahren und den Radler dadurch in die Enge treiben; oder ſie halten die Mitte der Chauſſee und nötigen ihn, in den von Pferdehufen aufgewühlten Reitweg abzuſchwenken, wo ein Sturz in dem tiefen Sande ſchwer zu vermeiden iſt. Wenn das Klingelſignal hinter ihnen ertönt, ſo ſtellen ſie ſich mit Vorliebe taub. Oftmals ſchlafen ſie freilich auch und ſind nicht durch Sturmglocken zu wecken. Man kann bisweilen ſehen, daß ſie ſich auf ihren Sitzen abſichtlich feſtgebunden haben, um ihr Schläfchen ungefährdet zu genießen,

und die Pferde lenken ſich ſelbſt. Und da wundert man ſich noch, wenn die Radfahrer lieber auf den Banketten fahren.

Nach § 366, 3 des Reichs-Strafgeſetzbuchs wird allerdings mit Geldſtrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen beſtraft, „wer auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Waſſerſtraßen das Vorbeifahren Anderer mutwillig verhindert.“ Das wiſſen alle dieſe üblen Geſellen auch recht wohl. Aber ſie wiſſen auch, daß es draußen auf dem Lande zumeiſt ſchwer iſt, ihre Identität feſtzuſtellen, und daß ein Radfahrer ſeine Fahrt zu dieſem Zwecke ungern unterbrechen wird. Und doch wäre es gut, wenn recht häufig ein Exempel ſtatuiert würde.

Die Gerechtigkeit erfordert jedoch, daß auch die rühmlichen Ausnahmen erwähnt werden. Nicht mit allen Fuhrleuten und auch nicht überall hat der Radfahrer zu kämpfen. Es giebt Kreiſe, in denen rückſichtsloſe Kutſcher die Regel bilden, andere aber, in denen die ganze Zunft der Wagenlenker ſchon disziplíniert iſt, und man kann daraus auf die größere oder geringere Energie der Behörden ſowie auf deren Verſtändnis für den Radſport ſchließen. Doch kommt auch viel auf den perſönlichen Charakter und die Einſicht des Wagenführers an. Manche weichen einem ſchon von ferne und ohne ein Klingelſignal abzuwarten, ſo weit aus, daß man ſich faſt beſchämt fühlt und ſie im Herzen für die Ungelegenheit, die man ihnen macht, um Verzeihung bittet. Denn der Radfahrer iſt in ſeinen Anſprüchen an das Entgegenkommen der Kutſcher und des Publikums ſehr beſcheiden; er iſt ſchon zufrieden, wenn man ihn nur gerade vorüberläßt. Unvernünftiges wird ein verſtändiger Radfahrer gewiß nicht verlangen, ſchon deswegen, weil er zu gut weiß, daß er mit ſeiner leicht verletzlichen Maſchine in einem

Konflikt faſt notwendig den kürzeren zieht. Alſo wird er auch gern dieſelbe Rückſicht üben, die er für ſich beanſprucht. Wären nur die Kutſcher ſo klug und ſo rechtsbewußt, zu begreifen, daß in der Gegenſeitigkeit für ſie ſelbſt ſowohl wie für die Radfahrer der Friede und das freundliche Verhältnis begründet iſt. Aber ihr Egoismus, die Quelle der Ungerechtigkeit, hindert ſie daran.

Sehr naiv iſt Siegfrieds Traum von einer goldenen Zeit, die durch eine Radfahrerſteuer herbeigeführt werden ſoll. Durch dieſe würde nach ſeiner Anſicht der Berufskutſcher veranlaßt werden, in dem Radfahrer einen gleichberechtigten Mitbenutzer der Straßen zu erblicken, „und ſtatt des oft geſpannten Verhältniſſes würde das Gefühl einer Art kameradſchaftlichen Schutz- und Trutzbündniſſes zwiſchen dem Fuhrwerkslenker und dem Radfahrer eintreten.“ Auf ſolch ein Wunder darf man nicht rechnen; es iſt genug, wenn die Widerſpenſtigen und Böswilligen durch Strenge das Geſetz reſpektieren lernen. Am beſten aber wäre es, wenn das Rad überhaupt nach Möglichkeit von der Chauſſee erlöſt würde, auf die es nach ſeiner Beſchaffenheit gar nicht gehört. Gebt ihm die Bankette frei und legt, wo es irgend thunlich iſt, Radfahrerwege an, ſo iſt die Urſache des Konflikts beſeitigt.

Weit mannigfaltiger ſind die Beweggründe, aus denen die Feindſchaft der Fußgänger gegen die Radfahrer ſich entwickelt. Ortloff, der mit dem eingeſtandenen Zwecke, die Ausbreitung des Radſports durch geſetzliche Zwangsmaßregeln zu hemmen, ein höchſt parteiiſches, einſeitiges und jeder praktiſchen Sachkenntnis ermangelndes Buch geſchrieben hat, behauptet ſogar, die Zuſammenſtöße beider Teile hätten gleichartig in allen Ländern dieſelbe Wirkung, nämlich die Erzeugung zweier ſchroffer Gegenſätze ſich bekämpfender

Intereſſen, der Radfahrer und der Nichtfahrer, und auch Hilſe ſagt gelegentlich, Zwei- und Dreiräder ſeien für die Straßengänger „ſtets läſtig“. Dieſe Urteile ſind in ihrer Verallgemeinerung unzutreffend, und ſie werden jede Berechtigung verlieren, ſobald einmal das Verſtändnis für die Natur und den ſozialen Beruf des Fahrrads alle Kreiſe ergriffen und die Geſellſchaft ſich ihm mit ihren Einrichtungen angepaßt hat. Aber die Billigkeit erfordert, daß wir uns klar machen, wie weit die Beſchwerden der Fußgänger auf thatſächlichen Übelſtänden beruhen.

Es läßt ſich nicht leugnen, daß das Rad als ein Friedensſtörer in die Welt gekommen iſt und eine neue Gefahr in den Straßenverkehr gebracht hat. Zwar waren die Paſſanten in den größeren Städten auch vorher ſchon an Straßenkreuzungen zu großer Aufmerkſamkeit gezwungen; aber viele Leute bleiben ihr Leben lang Kleinſtädter und können ſich in die modernen Verhältniſſe nicht finden, ſo daß ſchon damals mancher zermalmt wurde, weil er der fortgeſchrittenen Entwicklung nicht mehr gewachſen war. Und das alles — wenn wir von unberechenbaren Zufällen abſehen — obwohl jedes Fuhrwerk durch ſein Geraſſel und das Hufgeſtampf der Pferde laut zur Vorſicht mahnte. Das Fahrrad jedoch trat mit zwei Eigenſchaften auf, durch welche es allen, deren Erziehung zu modernen Menſchen dem großſtädtiſchen Getriebe noch nicht gelungen war, zu einem Gegenſtand des Schreckens wurde: mit einer Schnelligkeit, die unheimlich, und mit einer verhältnismäßigen Geräuſchloſigkeit, die geſpenſtiſch erſchien. Es ſtellte ganz neue, bis dahin unerhörte Anſprüche an die Umſicht und Wachſamkeit des Publikums und wurde von jedem, der hierfür zu alt oder zu ſchwerfällig war, mit Widerwillen und Ingrimm empfangen. Selbſt das Klingelſignal galt dieſen

Bedauernswerten noch nicht als hinreichender Schutz, und die verminderte Geschwindigkeit war ihnen noch lange nicht langsam genug.

Dennoch muß der Vorwurf der „Gemeingefährlichkeit", dem Ortloff einen Abschnitt seiner Anklageschrift widmet, bestimmt zurückgewiesen werden. Gefährlich *kann* das Rad unter Umständen sein, wenn es von Stümpern oder Flegeln vorschriftswidrig gehetzt wird, und selbst dann im allgemeinen nur für diejenigen Fußgänger, welche es bei ihren Bewegungen in der Öffentlichkeit an der gebotenen Vorsicht und Achtsamkeit fehlen lassen; und beides sind Ausnahmefälle, die mit der Gewöhnung des Publikums an das neue Verkehrsmittel immer seltener werden. Wo aber Fußgänger der Pflicht genügen, die der moderne Verkehr von ihnen erheischt: mit geschärften Sinnen um sich zu schauen und sich zu hüten vor blindem Daraufloßstürmen: da ist das Rad vollkommen ungefährlich. Nur eine völlig kritiklose, unwissenschaftliche, von der Leidenschaft getrübte Betrachtungsweise kann den Vorwurf der Gemeingefährlichkeit erheben.

Eine *bedingte* Gefährlichkeit allerdings teilt das Fahrrad mit den meisten übrigen Vehikeln; jedoch ist auch diese keineswegs so groß, wie die erbitterten Gegner und die oberflächlichen Beurteiler vorgeben, ja sie ist sogar viel geringer als diejenige etlicher anderer Fuhrwerke. Die gebundene Naturkraft, die der Fortbewegung dient, wie Dampf und Elektrizität, kann in jedem Augenblick ihre Fesseln sprengen, ein Pferd, dies nervöse, schreckhafte Tier, kann bei der geringsten Veranlassung scheu werden und durchgehen; das mit Bremsvorrichtung versehene Fahrrad dagegen, welches jeder ausgebildete Radler in einem Tempo zu fahren vermag, das langsamer ist als der

Schritt eines Leichenkonduks, gehorcht bei bedächtiger Fahrt einzig und allein dem vernünftigen menschlichen Willen und ist alsdann für die Fußgänger fast das ungefährlichste aller Beförderungsmittel. Und selbst im Falle eines Zusammenstoßes bringt es, da es so leicht gebaut ist, durch sich selbst, durch seine eigene Schwere im allgemeinen keine Verletzungen hervor, wie man zuweilen in Fahrbahnen beobachten kann, wenn junge Leute sich im Scherz vor die Maschine werfen und sich von ihr überfahren lassen, ohne den geringsten Schaden davonzutragen. Nur der Schreck eines niedergeworfenen Fußgängers und unglückliche Zufälle, wie Aufschlag auf einen Stein, die als Folgen des Sturzes eintreten können, werden mitunter verhängnisvoll. Von den im Verlaufe der ersten neun Monate nach Freigabe der Straßen Berlins für den Radfahrverkehr polizeilich gemeldeten Zusammenstößen waren 233, d. h. ungefähr die Hälfte, ohne jeden Unfall abgelaufen, und es läßt sich annehmen, daß deren Zahl in Wirklichkeit noch größer war, da vermutlich fast alle unglücklich verlaufenen, aber nur ein Teil der glücklich verlaufenen zur Meldung gekommen sind. Doch wie dem auch sei, das Studium der Unfallstatistik muß jeden Unparteiischen belehren, daß gegen die Masse der Unfälle, die durch Kutscher, Schlächter und andere Fuhrwerkslenker verursacht werden, die Zahl der Zusammenstöße mit Fahrrädern sehr gering ist. Stellte man aber einmal das Verhältnis der dem Publikum durch Radfahrer zugefügten Schädigungen zu der Zahl der im Gebrauch befindlichen Fahrräder fest, so würde sich ergeben, daß die ersteren einen geradezu verschwindend kleinen Prozentsatz ausmachen.

Was die thatsächlich leider noch immer vorkommenden Zusammenstöße zwischen Radfahrern und Fußgängern be-

trifft, so ist freilich nicht zu leugnen, daß ein Teil davon durch Radfahrer verschuldet wird. Dies sind aber der Mehrzahl nach halbwüchsige Burschen, und zwar teils ungeschickte Anfänger, teils Unerfahrene und Ungewarnte. Sie lernen das Radeln von ihren Kameraden, denen es nicht einfällt, sie auf die Anforderungen des Straßenverkehrs aufmerksam zu machen. Dieser Übelstand könnte leicht abgewendet werden, wenn Eltern, Lehrer und Meister sich's angelegen sein ließen, ihre Pflegebefohlenen in den Regeln des öffentlichen Verkehrs zu unterweisen, ehe sie ihnen das Radfahren gestatten. Doch giebt es ferner auch, wie in jeder Menschenklasse, unter den Anhängern des Radsports gewisse unvernünftige und brutale Elemente, die den Zorn des Publikums in vollem Maße verdienen. Aber für ihren Mißbrauch kann verständigerweise das Fahrrad nicht verantwortlich gemacht werden; denn mit dessen Natur steht er, wie jeder einsichtige Radfahrer weiß, in Widerspruch. Ein Radfahrer, der keine Rücksicht gegen die Fußgänger übt, ist zu gleicher Zeit rücksichtslos gegen sich selbst und bringt seine eigene Person ebenso in Gefahr wie die fremde. Das Rad ist viel gefährlicher für den Radler als für die übrige Menschheit, und ein Zusammenstoß ist immer gefährlich für ihn wie für seine Maschine. Es würde deswegen gegen den Selbsterhaltungstrieb, der doch die allgemeinste menschliche Eigenschaft ist, verstoßen, wenn ein Radfahrer sich geflissentlich der Gefahr eines Zusammenstoßes aussetzte. Ortloffs Behauptung, daß die Radfahrer brutal seien im Gefühl ihrer physischen Übermacht, ist eine Unterstellung, die nur durch gänzlichen Mangel an Sachkenntnis erklärlich wird. In Wahrheit ist eine solche Übermacht gar nicht vorhanden; der Radfahrer ist vielmehr mit seiner leicht verletzlichen Maschine ganz und gar auf die Rücksicht des

Publikums angewieſen; ſelbſt Kinder und Hunde können ihn zu Fall bringen und ihm ſchweren Schaden zufügen an Geſundheit und Leben. Man wird alſo viel häufiger von der Ungeſchicklichkeit als von der Rückſichtsloſigkeit der Radfahrer reden können. Letztere muß ſtets als eine Ausnahme betrachtet werden, weil ſie, als ein Verſtoß gegen den Selbſterhaltungstrieb, etwas pſychologiſch Abnormes iſt.

Trotzdem hieß es durch lange Jahre in parteiiſchen Zeitungen bei jeder Meldung eines Zuſammenſtoßes, er ſei durch die Rückſichtsloſigkeit, durch die Leichtfertigkeit, durch die Unvorſichtigkeit, durch die Fahrläſſigkeit, durch die unglaubliche Unachtſamkeit eines Radfahrers verſchuldet worden. Dieſe Preſſe machte ſich damit nicht nur zur Wortführerin des gedankenloſen Publikums, ſondern hetzte es gegen die Radfahrer geradezu auf. In Gerechtigkeit muß ſie jedoch ſelbſt der Leichtfertigkeit geziehen werden, weil ſie ſtets und immer die ganze und alleinige Schuld auf die Radfahrer wälzte und ſich niemals die Mühe gab, zu unterſuchen, ob nicht vielleicht einmal der angefahrene Fußgänger der ſchuldige Teil war. Zudem bewies ſie, daß es ihr an Sachverſtändnis fehlte. Erfreulicherweiſe hat ſich der Ton der meiſten Blätter in dieſer Hinſicht ſehr gemäßigt, ſeit viele Journaliſten den Radſport ſelbſt betreiben und aus eigener Erfahrung wiſſen, wo in der Mehrzahl der Fälle der wahre Schuldige zu ſuchen iſt.

Dieſer, das muß nachdrücklich betont werden, iſt das nichtradelnde Publikum. „Ich behaupte, daß neun Zehntel von allen Unglücksfällen auf Konto der Fußgänger zu rechnen ſind“, ſchrieb Hans Baumfelder in der „Radwelt“, und kein erfahrener Radler wird gegen dieſe Berechnung etwas einzuwenden haben, wenn ſie auch nicht ſtatiſtiſch zu erhärten

iſt. Um zu verſtehen, von was für einer Art Leute der Radfahrer beſtändig gefährdet wird, braucht man nur an die Schwerfälligkeit der ſich wechſelſeitig hemmenden Paſſanten ſogar auf den Bürgerſteigen zu denken, durch die Schopenhauer zu dem bekannten Ausruf veranlaßt wurde: „Daß doch die Klötze nicht rechts ausweichen wollen!“ Es fehlt der großen Maſſe der Bevölkerung noch völlig an jener Disziplin, die im Zeitalter des Verkehrs zu den unerläßlichen Bedingungen der Erziehung gehören ſollte. Ihre Gleichgültigkeit, Unaufmerkſamkeit und Gedankenloſigkeit iſt grenzenlos, ganz zu ſchweigen von derjenigen Eigenſchaft, gegen welche Götter ſelbſt vergebens kämpfen. Wie oft laufen ſie, als ob ſie keine Augen hätten, plötzlich blindlings in die Räder hinein, wie oft ſind ſie gänzlich taub für das Klingelſignal oder, wenn ſie es hören, vollkommen unfähig, zu begreifen, was es eigentlich bedeuten ſoll. Es iſt faſt ein Wunder, und jedenfalls ein Beweis für die Geſchicklichkeit, Wachſamkeit und treffliche Zucht der Mehrzahl der Radfahrer, daß verhältnismäßig ſo ſelten ein Fußgänger angefahren wird. Diejenigen aber, denen das Rad am gefährlichſten iſt, und die auch ihrerſeits für Radfahrer die größte Gefahr bilden, ſind die Unentſchloſſenen, Furchtſamen und Nervöſen. Werden ſie durch das Klingelſignal vor Schreck gelähmt, ſo iſt es für beide Teile noch am beſten; denn dann wird der Radfahrer ſicher an ihnen vorüberkommen. Beginnen ſie aber, wie es ſo häufig geſchieht, vor dem Rade zu tanzen und ſich verzweifelt vor- und rückwärts zu bewegen, ſo führen ſie ihn über ihre Abſicht irre, und er wird ſie gerade dann anradeln, wenn er ihnen ausweichen will. Ganz unberechenbar iſt auch die Verſchiedenheit der Individualitäten: den einen paralyſiert ſchon der leiſeſte Glockenton, während für das dicke Trommelfell eines anderen ſelbſt eine Feuer-

wehrglocke noch nicht laut genug tönt. Wären ſie aufmerkſam, ſo würde das Klingelſignal beinahe überflüſſig ſein. Aber wenn ſie ſich nur wenigſtens die thörichte Angſt vor dem guten, harmloſen Fahrrad abgewöhnen wollten! Ein Glockenſignal iſt immer das Zeichen, daß der Radfahrer den Fußgänger im Auge hat; dieſer braucht alſo nur ruhig einen Augenblick ſtehen zu bleiben, ſo wird ihm nichts Übles geſchehen. Nur wer den Radfahrer beim Überſchreiten einer Straße durch ſinnloſe Kreuz- und Querzüge am Ausweichen hindert, wird niedergeſtoßen. Wer aber in derſelben Richtung wie die Radfahrer geht, halte ſich beſtändig rechts, und kein Radfahrer wird ihn beläſtigen, mag er ihm nun begegnen oder ihn überholen. Überhaupt, es wäre wohl an der Zeit, daß die Eltern im Hauſe und die Lehrer in der Schule die Kinder von früheſter Jugend an dazu ermahnten, ſich immer rechts zu halten und rechts auszubiegen, auch auf den Bürgerſteigen. In unſeren verkehrsreichen Tagen iſt das eine Notwendigkeit und ſollte zum öffentlichen Anſtand gehören.

Ob es wohl jemals vorkommt, daß ein zu Fuß gehender Radfahrer von einem Zweirad überfahren wird? Nur unter ganz ungewöhnlichen Verhältniſſen wäre ein ſolcher Fall denkbar. Denn da die Aufmerkſamkeit des Radlers geſchult iſt, hält er zuvörderſt Umſchau, ehe er eine Straße kreuzt; und er kennt die Radfahrordnung, ſo daß er ſelbſt dann, wenn andere Radfahrer herangeſauſt kommen, während er ſich mitten auf dem Straßendamm befindet, ihnen mit Vertrauen entgegenſieht, weil er vorher weiß, wie ſie ſich verhalten werden. Dies iſt der beſte Beweis für die überwiegende Schuld des Publikums. Es iſt aber auch ein Troſt für die Zukunft. In der Schule des Fahrradverkehrs werden und müſſen die Fußgänger lernen, was die neue

Zeit im Getriebe der Öffentlichkeit von dem Menſchen fordert. Und wenn ſie das gelernt haben, wird Friede ſein, und man wird kaum mehr glauben, daß die Leute einmal ſo engherzig und beſchränkt waren, eine der ſegensreichſten Erfindungen des Jahrhunderts mit ihrem Haß zu verfolgen.

Allein es iſt leider nur zu gewiß, daß ein großer Bruchteil der heutigen Menſchheit noch in der allerunterſten Klaſſe dieſer Schule ſitzt. Und deswegen müſſen wir zugeſtehen, daß das Fahrrad eigentlich zu früh gekommen iſt. Es iſt der Zeit voraus, und das gegenwärtige Geſchlecht iſt noch nicht reif dafür. Wir leben in einer Übergangsperiode. Aber da die Menſchen ſich nicht ſelbſt erziehen, muß es die Not thun. Das Fahrrad zwingt ſie, zu ihrem eigenen Beſten.

Indeſſen, da die Menſchen noch ſind wie ſie ſind, iſt ein gewiſſes Maß von Unzufriedenheit über den Störenfried allerdings begreiflich und entſchuldbar, auch abgeſehen von den verſchiedenen Berufen, die durch den Radſport Einbuße erleiden. Ganz gewiß hat auf den Wegen und Straßen, die von Radlern befahren werden, die ſchläfrige Gemütlichkeit der guten alten Zeit ein für allemal ihr Ende gefunden. Mit dem ſeligen Schlendrian geht's nicht mehr; der Fußgänger muß mit wachen Sinnen ſeine Bahn verfolgen, wenn er durch die vorüberſchwirrenden Räder nicht gefährdet werden will: und das iſt für den friedlichen Wandersmann unbequem, raubt dem Spaziergänger viel von ſeinem Vergnügen und verhindert den Beſchaulichen, in Ruhe ſeinen Gedanken nachzuhängen. Immanuel Kant pflegte tagtäglich dieſelbe Allee für ſeine Promenade zu benutzen, und ſicher hat die Philoſophie auf dieſen ungeſtörten Gängen manche Bereicherung erfahren. Ohne Zweifel würde er den Ver-

kehr der Radfahrer auf ſeinem Wege als Beläſtigung empfunden haben, und er hätte ein Recht zur Klage gehabt.

Aber würde er, der Philoſoph, darum ſo weit gegangen ſein, das Recht der Radfahrer zu leugnen? Dann wäre er eben kein Philoſoph geweſen. Er hätte wohl zugegeben, daß die Fußgänger auf ihren Wegen durch die Radfahrer in ihrer Freiheit beeinträchtigt werden, und er hätte daraus die Folgerung gezogen, daß Radfahrer und Fußgänger durch die verſchiedene Natur ihrer Bewegung auf verſchiedene Wege angewieſen ſind. Doch würde er weiter geſchloſſen haben: Der Fußgänger hat eine unbeſchränkte Auswahl unter den Wegen; es giebt in der That keine Art, die nicht zugleich Fußgängerwege ſein können. Dagegen iſt dem Radfahrer nur eine kleine Anzahl zugänglich. Wenn ſich alſo der Fußgänger auch mit Recht verbitten darf, daß der Radfahrer ihn in Gefahr bringt, ſo muß er ſich doch die bloße Unbequemlichkeit von ihm gefallen laſſen, ſolange er es nicht vorzieht, wie er doch kann, deſſen Wege zu meiden und ſich mit denen zu begnügen, die dem Radfahrer ſchlechthin verboten ſind und ſein müſſen. Der Fußgänger, der den Radfahrer von ſeinem Weg vertreibt, gleicht dem Reichen, der neunundneunzig Schafe hat und dem Armen auch noch ſein einziges nimmt. Er iſt ein Egoiſt, der alles für ſich allein haben möchte und anderen nichts gönnt.

Doch ſonderbar, gerade den Radfahrern wirft Ortloff, der freundliche Mann, Egoismus, Herrſchergelüſte, brutale Herrſchſucht, Anmaßung einer Herrſchaft über die Fußgänger, kraſſe Rückſichtsloſigkeit, ja ſogar Frechheit vor, er, der ſich zum Wortführer jener Reichen aufgeworfen hat, die alle guten Wege für ſich behalten und den Radfahrern auch nicht ein Tüttelchen von ihren alten Privilegien abtreten

Zu gute halten muß man diesen Entrüsteten freilich, daß es nicht nur das Mißbehagen über die Belästigung ihrer Ruhe und die Gefährdung ihrer Sicherheit, sondern mitunter auch ihrerseits das verletzte Rechtsgefühl ist, was sie in Harnisch bringt. Wo die Bankette den Radfahrern verboten sind und dennoch von ihnen benutzt werden, erblickt ein loyal denkender Mensch, der nur die eine Seite der Sache sieht, unverschämte Gesetzbrecher und praktische Anarchisten. Doch Ortloff hat diese Entschuldigung nicht für sich; denn sein Ingrimm ist unvermindert, wo einsichtige Behörden den Radfahrern die Bankette freigegeben haben, wo also ein Rechtsbruch gar nicht mehr vorliegt. Er geht geradezu darauf aus, die Radfahrer ihrer kümmerlichen Rechte wieder zu berauben. Man wird wohl befugt sein, den Vorwurf der Herrschsucht voll auf die Fußgänger zurückzuschleudern, die diesen Standpunkt vertreten.

Allerdings giebt es auch dafür noch eine Erklärung, ja, wenn er über eine Privatansicht nicht hinausgeht, eine Entschuldigung. Das ist die mangelnde Sachkenntnis. Wer sich aber anmaßt, ohne Sachkenntnis öffentlich über eine so schwerwiegende Angelegenheit das große Wort zu führen, ja sogar „gesetzgeberisch“ tyrannische Unterdrückungsmaßregeln gegen einen gewaltigen Bruchteil der Reichsbevölkerung anzuzetteln, der muß energisch in seine Schranken zurückgewiesen werden.

Es sind lauter falsche Voraussetzungen, auf denen Ortloff sein System aufbaut. Die *erste* war die „Gemeingefährlichkeit“ des Rades. Die *zweite* ist die „Herrschsucht“ der Radfahrer, während diese thatsächlich sich nur im Stande der Notwehr gegen die Gesellschaft befinden, die ihnen gefahrvolle, für das Rad unbrauchbare Wege anweist und ihnen die verbietet, auf welche die Natur ihrer Maschine

und die Rückſicht auf ihre perſönliche Sicherheit ſie weiſt. Die dritte falſche Vorausſetzung iſt die gänzlich unberechtigte, mit allen Thatſachen im Widerſpruch befindliche Anſicht, daß das Fahrrad ein Fuhrwerk und mit allen anderen Fuhrwerken abſolut gleich zu behandeln ſei. Man weiß nicht, ob man mehr über den Mut erſtaunen ſoll, mit dem ſie verkündet wird, oder über die Unwiſſenheit, die ſich darin kundgiebt. In Wirklichkeit ſind die Eigenſchaften, durch welche das Fahrrad ſich von allen übrigen Fuhrwerken unterſcheidet, ganz außerordentlich viel zahlreicher und bedeutſamer, als die, welche es mit ihnen gemeinſam beſitzt. Es läßt ſich ſogar beſtreiten, daß das Fahrrad überhaupt ein Fuhrwerk iſt; man kann es wenigſtens mit gleichem Recht eine Reit- oder Laufmaſchine nennen. Das einzige dem Fahrrad und anderen Fuhrwerken Gemeinſame ſind eigentlich nur die Räder; aber ſchon in ihnen tritt auch der enorme Unterſchied zu Tage. Während die eiſenbeſchlagenen Wagenräder und Pferdehufe den rauheſten Wegen angepaßt ſind, können die Luftreifen der Fahrräder durch ein ſcharfes Steinchen, einen Dorn, eine Nadel, einen Schuhnagel ſofort gebrauchsunfähig gemacht werden. Da ferner der Radfahrer Balance halten muß, was keinem anderen Fuhrwerk obliegt, kann ein unbedeutendes Hindernis auf ſeiner Bahn oder eine ſchlüpfrige Stelle ihn zum Sturz bringen. Und da er nicht im Fond eines Gefährts ſitzt, ſondern faſt wie die Fußgänger dem Erdboden ſelbſt beſtändig nahe iſt, wird er auch von allem Schmutz der Landſtraße beſudelt, wogegen der Sinn für Sauberkeit und die Scheu vor den Zeitopfern, welche die Reinigung einer kotbedeckten Maſchine erfordert, ſich naturgemäß auflehnt. Aber ebenſo fundamental wie der Unterſchied der Wirkung des Weges auf die Maſchine iſt der Unterſchied der Wirkung der Maſchine auf den Weg.

Schwere Fuhrwerke und eisenbeschlagene Hufe verderben in kurzer Zeit den besten Weg, das Fahrrad aber verbessert auch die schlechten Wege, indem es sie platt und fest walzt. Es hat thatsächlich die Bankette erst in den schönen Zustand versetzt, der den Fußgängern so gefällt; diese haben also gerade Vorteil dadurch. Alles in allem genommen, muß es jedem Urteilsfähigen einleuchten, daß das Fahrrad nicht mit den alten Fuhrwerken in dieselbe Klasse eingeschachtelt werden kann, sondern daß es etwas gänzlich Neues, Eigenartiges ist, dem nur dann Gerechtigkeit widerfährt, wenn die Konsequenzen dieser Eigenart gezogen werden. Die gleiche Behandlung mit gänzlich anders gearteten Fuhrwerken stellt sich dar als Gewaltsamkeit, Willkür und schreiende Ungerechtigkeit.

Kommen wir nun auf die Frage des von Ortloff behaupteten Interessengegensatzes zwischen Radfahrern und Nichtfahrern zurück. Daß ein solcher in gewissem Umfange thatsächlich besteht, haben wir gesehen; doch fanden wir, daß er nicht unversöhnlich ist. Um aber zu seiner Versöhnung beitragen zu können, müssen wir auch wissen, welche Interessen das größere Recht haben. Wer für Beweise überhaupt zugänglich ist, dem werden die vorstehenden Ausführungen bewiesen haben, daß der Radfahrer ein Lebensinteresse an guten Wegen hat. Die Erhaltung und Verbreitung des Fahrrads ist ferner, wie wir gleichfalls dargethan haben, ein Lebensinteresse der Gesamtheit. Wem das Verständnis für die Bedeutung des Fahrrads heutzutage noch abgeht, der kommt als ein hoffnungslos Blinder gar nicht in Betracht. Hat also die Gesamtheit ein Interesse am Fahrrad, und hat das Fahrrad ein Interesse an guten Wegen, so liegt es im Interesse der Gesamtheit, daß dem

Fahrrad gute Wege angewiesen werden: die Interessen der Radfahrer sind also berechtigt.

Was die Fußgänger betrifft, so bilden auch sie einen Teil der Gesamtheit, und wenn sie hinreichendes soziales Empfinden besitzen, um sich mit ihr solidarisch zu fühlen, so müssen sie auch anerkennen, daß die Interessen der Gesamtheit ihre eigenen sind. Demnach kann zwischen ihnen und den Radfahrern, deren Interessen mit denen der Gesamtheit identisch sind, kein Interessengegensatz bestehen. Wird von einem solchen gesprochen, so kann es sich also nur um einen Teil der Gesamtheit handeln, der die Solidarität verleugnet und seine Sonderinteressen verfolgt. Sonderinteressen aber können von der Gesamtheit höchstens anerkannt werden, wenn sie für sie selbst indifferent sind. Wenn sie dagegen ihren eigenen widersprechen, sind sie antisozial und ermangeln der Berechtigung. Mithin handeln die Egoisten, welche die guten Wege für sich allein beanspruchen und sie den Radfahrern verbieten, antisozial, und ihr Standpunkt ist verwerflich.

Jedermann darf verlangen, daß die Polizei ihn in vernünftigen Grenzen vor körperlichen Gefahren schützt; psychische Unlustempfindungen dagegen, die aus dem Wesen des modernen Verkehrs hervorgehen, muß er entweder ertragen, oder er muß ihnen aus dem Wege gehen. Denn den modernen Verkehr soweit zu beschränken, daß niemand sich an ihm ärgert, hat die Polizei keine Befugnis, da sie zum Schutze der Mehrheit eingesetzt ist. Ließe sie sich verleiten, große Interessen zu unterdrücken, um kleine zu fördern, so würde sie ihren Beruf verkennen. Freilich fehlt ihr häufig der Maßstab, um die höheren von den niederen Interessen zu unterscheiden, und da unser gegenwärtiges Gesellschaftssystem, im Widerspruch mit der tieferen Solidarität aller

Menſchen, äußerlich noch immer auf Intereſſengegenſätzen beruht, ſo ereignet es ſich noch oft genug, daß eine Sache Schutz findet, die ihn nicht verdient, und die gerechte unterliegt.

Leider wird auch durch die rigoroſen Beſtimmungen, durch die das Geſetz den Fahrradverkehr beſchränkt, einer Sache gedient, welche dem wahren Intereſſe des Gemeinweſens feindlich iſt. Wenn man zugiebt, daß in der lebhaften, vordringlich zu Tage tretenden Abneigung des Spießbürgers gegen den Radfahrer ein entſchuldbarer Kern ſteckt — Sorge um die eigene bürgerliche Exiſtenz, Entrüſtung über Radfahrerrückſichtsloſigkeiten, Furcht vor der Gefahr, Verdruß über die geſtörte Gemütlichkeit der alten Zeit, beleidigtes Rechtsgefühl —, ſo hat man die tiefſte Urſache doch noch vergeſſen. Dieſe beſteht in der engherzigen Selbſtſucht, die aller Entwicklung feindlich iſt, die das gewohnte Behagen als ihr ewiges Vorrecht anſieht und auch das erhabenſte Menſchheitsrecht nicht anerkennt, wenn es ihr Vorrecht nur um ein Geringes zu ſchmälern droht. Dieſe Geſinnung haftet mit unglaublicher Zähigkeit am Alten, weil es ihr bequem iſt; ſie haßt alles Neue, weil ſie Schaden davon fürchtet und auch unfähig iſt, ſein Recht zu begreifen. Es iſt die fortſchrittsfeindliche, reaktionäre, dickköpfige Philiſterei. Ein Geiſt idealloſer Intereſſenpolitik, dem der Sinn des Opfers unverſtändlich iſt. Weil das Fahrrad mit neuen Anſprüchen aufgetreten iſt, weil es die ſpießbürgerlichen Privilegien der alten Zeit angetaſtet hat, weil es ein Prinzip des Fortſchritts und der Entwicklung verkörpert, wird es von den Philiſtern befehdet und verleumdet. Sie ſind die Feinde des Lebens überhaupt; ſie ſind auch die ſchlimmſten Feinde des Staats, weil ſie ſein inneres Wachstum unterbinden. Der Staat iſt auf falſchem Wege, wenn er dieſe

trägen Elemente hätschelt und ihnen zuliebe der entwicklungsfähigen Jugend die Flügel beschneidet.

Das Fahrrad bringt den Menschen ein höheres Evangelium. Es rüttelt sie auf aus ihrer sittlichen Versumpfung, indem es ihnen wieder zeigt, daß sie nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten haben. Ohne Opfer, Bescheidung und Entsagung wird der Friede nicht erreicht werden; das allgemeine Interesse fordert, daß man sich anpasse. Es gilt, den Egoismus zu überwinden, von der Engherzigkeit zu lassen, gegenseitiges Dulden, Wohlwollen, Entgegenkommen gilt es zu lernen. Das soziale Leben besteht aus Kompromissen, der soziale Friede im Ausgleich der Interessen. Nicht, als ob die Radfahrer alle Rechte und die Fußgänger alle Pflichten haben sollten. Die Verpflichtung ist wechselseitig, und die Rücksicht muß auf beiden Seiten geübt werden. Aber die Pflichten, die von den Fußgängern verlangt werden, sind nicht schwer, und wenn sie erst einmal erkennen, in wie hohem Maße die Radfahrer auf ihre Einsicht, ihre Achtsamkeit, ihr Entgegenkommen angewiesen sind, werden die besseren unter ihnen es geradezu als eine Forderung der Humanität betrachten, den Radfahrern freundlich zu begegnen, ja sie recht eigentlich unter ihren Schutz zu nehmen.

Aber vielleicht ist es zu viel, eine solche Sinnesänderung vom Alter zu verlangen, das die neue Zeit nicht mehr versteht. Ortloff und Leo, die beiden typischen Vertreter des Vorurteils gegen den Radsport, sind alte, alte Männer, und so haben sie Anspruch auf unsere Nachsicht. Wir hoffen auf die Jugend.

Indessen, die Erbitterung der Feinde über die „Radfahrerplage" offenbart sich bisweilen noch in gehässigeren Formen, als in übertriebenen Schutzmaßregeln. Einen thatsächlichen Boykott hat sie in England gezeitigt, wo eine

„Liga zur Unterdrückung des Zweirads“ zusammengetreten ist, deren Mitglieder sich unter anderm verpflichtet haben, niemals mit einem Radfahrer freundschaftliche oder geschäftliche Beziehungen zu unterhalten. Großmut und Edelsinn kann man den Feinden des Radsports nicht nachrühmen, weder diesseits noch jenseits des Wassers.

Häufig äußert das Übelwollen sich aber auch in brutaler Gewaltthätigkeit; denn der Geist des Faustrechts ist in unserem Volke noch lange nicht ausgerottet, selbst nicht unter den sogenannten Gebildeten. Von den feindseligen Handlungen, durch welche Kutscher und Fuhrleute, auf die überlegene Zerstörungskraft ihrer Gefährte vertrauend, oftmals Radfahrer in Lebensgefahr bringen, haben wir bereits gesprochen. Doch auch der böswillige Fußgänger kann dem Radfahrer mit Leichtigkeit schweren Schaden zufügen. Da ist zunächst der immer wieder zu beobachtende passive Widerstand, sei es durch absichtliche Nichtbeachtung des Klingelsignals, sei es durch Versperrung der Landstraßen in ihrer ganzen Breite seitens nebeneinander gehender Fußgänger, so daß der Radler in den Chausseegraben lenken oder absteigen muß. Des Unlogischen, das darin liegt, daß sie dem Rad den Platz zum Durchschlüpfen versagen, während sie doch vor jedem Wagen auf die Seite treten müssen, sind solche Leute sich nicht bewußt; denn ihr Haß bringt sie bisweilen geradezu um den Verstand, vorausgesetzt, daß sie jemals welchen besaßen. Freilich, wie sollen sie Rücksicht und Entgegenkommen lernen, wenn Richter in öffentlichen Verhandlungen den Satz verkünden, daß der Radler jederzeit dem Fußgänger auszuweichen habe?

Weniger harmlos sind die Aggressiven. Es giebt eine Gattung, die sich so lange über die vorbeifliegenden Radler erbosen, bis ihr Koller sie zu irgend einer rohen That hin-

reißt: sie werfen den Entgegenkommenden von seiner Maschine oder stecken ihm plötzlich ihren Regenschirm zwischen die Speichen. Andere sind heimtückisch: sie wälzen Steine auf den Weg, daß die Radfahrer im Dunkeln darüber stürzen müssen, oder sie zerschneiden ihnen hinterrücks die Pneumatics, oder sie streuen Glassplitter und Schuhzwecken auf die Bahn. Manche handeln aus Rachsucht, andere sind die Übelwollenden überhaupt, die Schaden stiften aus reiner Niedertracht; noch andere, Freunde des Schabernacks, werden von ihrer Dummheit, ihrem Leichtsinn, ihrer Lust an plumpen Witzen angestiftet. Selbst Hunde, die ohnehin schon eine Gefahr des Radsports bilden, werden geflissentlich auf Radfahrer dressiert. Zum Glück dürfen wir anerkennen, daß das Gesetz die Radler wenigstens in solchen Fällen von seinem Schutz nicht ausschließt, sondern allenthalben die an ihnen verübten Gewaltthaten nachdrücklich ahndet.

Es wäre allzu optimistisch, wenn wir uns der Hoffnung hingäben, daß brutale Thätlichkeiten gegen das radfahrende Volk in absehbarer Zeit aufhören werden. Man braucht nicht gerade mit Lombroso an den geborenen Verbrecher zu glauben, um die Anlage zur Gewaltthätigkeit für eine unausrottbare Eigenschaft der Menschennatur zu halten. Aber das Verbrechen ist zugleich auch eine soziale Erscheinung; die Gesellschaft trägt immer wenigstens einen Teil der Schuld daran. Das ist ganz augenscheinlich bei der größeren Mehrzahl der Gesetzübertretungen auf seiten der Radfahrer: diese werden durch Gesetze, deren Befolgung unmöglich ist, vom Staat zum Rechtsbruch geradezu gezwungen. Ebenso augenscheinlich ist es aber bei der Verfolgungswut, die sich gegen die Radfahrer richtet. Wären die öffentlichen Einrichtungen dem Fahrradverkehr angepaßt, und würde die Schutzbedürftigkeit der Radfahrer, also ihr Recht auf gesetz-

liche Erleichterungen von den Staatsbehörden anerkannt, anstatt daß man die Tendenz verfolgt, sie für alle Verkehrsstörungen allein verantwortlich zu machen, so müßte jenes Übelwollen sich bedeutend mildern, aus dem die meisten feindseligen Angriffe hervorgehen.

Aber wenn es auch an der Gerechtigkeit noch fehlt, die das Rad vom Staate fordert, und an der Aufklärung des Publikums über seine Bedürfnisse, es wäre doch falsch, zu glauben, daß ein noch unaufgeklärtes Publikum notwendig feindliche Empfindungen gegen die Radfahrer hegen müsse. Hilses Ansicht, daß das Rad für Straßengänger stets lästig sei, widerspricht den Erfahrungen, die andere gemacht haben. Es giebt genug Fußgänger, die zwar gelegentlich über eine Radlerrücksichtslosigkeit unmutig waren, aber sich dadurch keineswegs hinreißen ließen, die vielen Unschuldigen wegen der vereinzelten Schuldigen zu verdammen, auch wenn sie von der Natur des Rades noch gar nichts verstanden. Denn sie vergaßen nicht, daß jeder Radfahrer immer noch mehr Mensch, als Radfahrer ist. Darum sprachen sie wie Abraham: „Lieber, laß nicht Zank sein zwischen mir und dir. Willst du zur Linken, so will ich zur Rechten.“ Es giebt noch Wohlwollen auf Erden, und der blinde Haß ist nicht normal. Ein einziger unbefangener Blick genügt ja schon, um den Edlen nachsichtig zu stimmen. Da das Radfahren so wohlthätig auf das Gemüt wirkt, so vermehrt es die Summe des Glücks in der Welt, und nur ein ganz verknöchertes Herz kann ungerührt bleiben, wenn es die frohen Gesichter aller derer sieht, denen das Rad die Bürde des Lebens leichter macht.

X.

Ein werdendes Recht.

In einer Zeit, deren ethiſches Denken durch die individualiſtiſchen Ideen Stirners und Nietzſches revolutioniert iſt, würde es nahe liegen, das Sonderrecht des Fahrrads auf dem Individualismus zu begründen. Unſer von dem Prinzip demokratiſcher Gleichheit getragenes Geſellſchaftsſyſtem verführt uns leicht dazu, die Anſprüche der Perſönlichkeit auf freie Entfaltung geringzuſchätzen. Einer Philoſophie, die auf die Gefahr allgemeiner Verflachung hinweiſt und den Wert des ſelbſtherrlichen Einzelmenſchen nachdrücklich betont, kommt deswegen ein ſo hohes Verdienſt zu, daß wir von dieſem Standpunkt die Forderungen der Radfahrer recht wohl als den Ausdruck eines geſunden Dranges nach Unabhängigkeit zu würdigen vermöchten. Aber das wäre doch nur eine einſeitige Begründung, und wir dürften nicht hoffen, daß die Majorität und ihre ſtaatlichen Sachwalter ſie anerkennen würden. Doch auch den Radfahrern ſelbſt thäten wir damit unrecht; denn es ſind gar keine Sonderrechte, die ſie beanſpruchen. Und ſchließlich iſt der extreme Individualismus philoſophiſch nicht einmal haltbar, ſo ſehr auch eine *maßvolle* Anwendung individualiſtiſcher Theorien im Intereſſe des Ganzen liegen mag.

Was Stirner betrifft, so entnimmt er seine Beweisgründe für das Recht des Egoismus nicht der Erfahrungswissenschaft, sondern der Willkür seiner spekulativen Phantasie. Er leugnet die Wirklichkeit der Welt; wirklich ist nach ihm nur das Ich, das sie denkt; dies ist also der Herr der Welt, seiner Traumwelt, und kann mit ihr schalten nach seinem souveränen Belieben. Das ist folgerichtig; aber der ganze Bau stürzt zusammen, sobald die Voraussetzung fällt. Und in der That kann die wissenschaftliche Weltbetrachtung sie nur für das Produkt des Übermuts erklären, der über die Grenzen des menschlichen Begriffsvermögens hinausstrebt. Nicht dem Lichte der Erkenntnis begegnet er, wo für den Menschengeist ewiges Dunkel herrscht, sondern allein seinem eigenen Wahn. Also das Stirnersche Recht des Egoismus beruht auf einem Trugschluß.

Was aber Nietzsche anbelangt, so lehrt ein tieferes Studium seiner Philosophie, daß ihm nichts weniger als ein egoistisches Ideal vor Augen schwebt. Es ist die Höherbildung der Gattung, auf die sein Sinnen sich richtet, eine neue, veredelte Menschheit. Wenn er auch glaubt, daß die herrschende Moral des Mitleids und der Nächstenliebe die Persönlichkeit verkleinert, und daß nur aus dem völligen Bruch mit ihr größere Menschen hervorgehen können, so ist doch eben diese Moral unbewußt sein Ausgangspunkt. Welche Veranlassung hätte der konsequente Egoist, sich über das Los der künftigen Generationen, über der Kinder Land, den Kopf zu zerbrechen? Nietzsche aber liebt und bemitleidet die Menschheit, und aus Liebe und Mitleid will er sie in selige Regionen erheben, er will sie erlösen vom Menschenleid durch die Herrlichkeit des Übermenschen. Er steht also von Anfang mit sich selbst in Widerspruch, und so hat man auch ein Recht, im Widerspruch mit der individualisti-

ſchen Form ſeiner Ethik, ihn nach ſeinem Weſen zu den altruiſtiſchen Denkern zu rechnen. Eine haltbare Stütze für die Praxis des konſequenten Egoismus bietet ſeine Philoſophie wahrlich nicht.

Wer aber den Entwicklungsgang der Menſchheit vorurteilslos betrachtet, kann ſich der Erkenntnis nicht verſchließen, daß alle echte Kultur der Geſamtheit und aller wahre Adel der einzelnen Perſönlichkeit auf der fortſchreitenden Überwindung des Egoismus beruht. Nicht, als ob die Lebensrechte des Individuums, die auf dem Selbſterhaltungstriebe fußen, unterdrückt werden dürften; die Geſamtheit beſteht aus Einzelnen, und ſie kann nur geſund ſein, wenn die Einzelnen ungeſchwächt bleiben; gebrochene Perſönlichkeiten würden auch eine kranke Geſellſchaft bilden. Aber in der höheren Menſchengemeinſchaft ordnet der Egoismus des Einzelnen ſich ein in das Intereſſe der Gemeinſchaft. Je mehr der Einzelne der Geſamtheit giebt, deſto mehr empfängt er von ihr zurück; die Intereſſen des Einzelnen und des Ganzen werden ſolidariſch. Das iſt die Sittlichkeit, der die Menſchheit immer mehr entgegenreift. Noch ſind wir bei weitem nicht auf ihrer Höhe angelangt; aber wenn wir den Weg überſchauen, den wir bis zu unſerer heutigen Stufe zurückgelegt haben, den Weg aus tieriſcher Dumpfheit und der Barbarei des Wilden, ſo iſt es kein vermeſſener Glaube, daß in kommenden Zeiten eine wahrhaft ethiſche Kultur auf Erden herrſchen wird. Alsdann werden Recht und Ethik identiſch ſein, und ihr oberſtes Geſetz das allgemeine Wohl. Und weſſen Herz dieſem Ziele entgegenſchlägt, der wird auch heute ſchon kein anderes Geſetz anerkennen.

Das iſt der Standpunkt, von dem wir auszugehen haben, wenn wir uns über das Recht des Fahrrads verſtändigen

wollen. In der Rückſicht auf das allgemeine Wohl findet es ſeine Begrenzung; eben darum aber ſetzt ſich auch jede Einſchränkung dieſes Rechts, die von dem allgemeinen Wohl nicht gefordert wird, in Widerſpruch zur altruiſtiſchen Rechtsidee und muß als Ungerechtigkeit bekämpft werden.

Ortloffs Buch verfolgt den Zweck, eine geſetzliche Einſchränkung der „Radfahrerplage" herbeizuführen. Es gipfelt daher in dem Entwurf einer drakoniſchen Radfahrerordnung, deren Durchführung die Anhänger des Radſports in unerträglicher Weiſe drangſalieren, ihn zu einer Plage für die Radfahrer ſelbſt machen und ſein baldiges Ende nach ſich ziehen würde. Trotzdem hat Ortloff den Mut gehabt, auf das Titelblatt ſeiner feindſeligen Schrift ein parodiſtiſches Motto zu ſetzen, durch das für den Oberflächlichen die Täuſchung hervorgerufen wird, als ob auch ihn die Idee des Wohlwollens und der allgemeinen Gerechtigkeit leitete. „Allen zum Heil" lautet es; wenn es aber dem Inhalt des Buches entſpräche, müßte es heißen: „Allen Nichtradlern zum Heil, den Radfahrern aber zum Unheil!" Doch die endgültige Wirkung der von Ortloff vorgeſchlagenen Maßregelung der Radfahrer würde nicht einmal in dem Heil der nichtradelnden Bevölkerung beſtehen, ſondern allen zum Unheil ausſchlagen. Denn das Rad iſt ein ſo wertvoller Beſitz der Geſamtheit geworden, daß jeder Einzelne mittelbar oder unmittelbar davon Nutzen hat und das ganze Volk durch ſeine Unterdrückung Schaden erleiden müßte.

Wir können und wollen uns nicht verhehlen, daß durch den Radſport gewiſſe Privilegien oder Gewohnheitsrechte der Fußgänger angetaſtet werden. Dieſe Verletzung beſtehender Rechte dürfte unter keinen Umſtänden geduldet werden, wenn damit notwendig und unvermeidlich eine Gefährdung der Fußgänger verbunden wäre; denn alsdann würde ſie der

Rückſicht auf das allgemeine Wohl widerſprechen, über das zu wachen die Pflicht der ſtaatlichen Sicherheitsorgane iſt. Von einer ſolchen Gefährdung kann aber bei ordnungsmäßigem, vernünftigem Betrieb des Radſports nicht die Rede ſein. Doch ſelbſt wenn es ſich nur um eine Unbequemlichkeit und Beläſtigung für die Fußgänger auf ihren Wegen handelte, müßte der Staat ſie verbieten, falls das Fahrrad nur von einer kleinen Minorität getummelt würde und nicht den volkswirthſchaftlichen Intereſſen des Gemeinweſens wie der Geſundheit des Volkes, kurz dem Heile des Ganzen diente. Nachdem aber ein ganz gewaltiger Bruchteil der Bevölkerung dem Radfahren zugefallen und der ungeheure Segen offenbar geworden iſt, den die Geſellſchaft aus der maßvollen und angemeſſenen Benutzung des Fahrrads zieht, kann das Wohl der Radfahrer nicht länger als ein Sonderintereſſe angeſehen werden, ſondern ſeine Pflege iſt fortan unentbehrlich zum Gedeihen der Geſamtheit. Aus dieſer Entwicklung der Dinge mußte dem Staate die Pflicht erwachſen, nach billigen Grundſätzen auf die Beſeitigung der Hinderniſſe bedacht zu ſein, die der naturgemäßen Ausübung des Radſports noch im Wege liegen; er mußte es als eine ſelbſtverſtändliche Forderung erkennen, ſeinen radfahrenden Bürgern diejenigen Rechte zu verleihen, ohne die ſie nicht beſtehen können. Wurden dadurch ältere Rechte in Frage geſtellt, ſo lag es ihm ob, einen vernünftigen Ausgleich des Konflikts herbeizuführen. Der unvernünftige Widerſtand, den ſchrankenloſer Egoismus ihm dabei entgegenſtellte, durfte ihn nicht beirren. Durch ſein Alter allein iſt kein Recht geheiligt; es hört auf, ein Recht zu ſein, und wird zum Unrecht, ſobald es neuen Lebensformen die Entwicklung wehrt. Denn Entwicklungsfreiheit iſt das wahre Naturrecht der Menſchheit.

Es ist ohne Zweifel die Pflicht des Staates, ja der moderne Staat ist hauptsächlich dazu da, den bestehenden Gesetzen Achtung zu verschaffen. Aber es wäre eine lebensfeindliche Vermessenheit, irgend ein von Menschen gegebenes Gesetz für etwas anderes als den vergänglichen Ausdruck einer sozialen Entwicklungsstufe zu halten. „Die Staaten würden untergehen, wenn man die Gesetze nicht oft unter die Notwendigkeit beugte", sagt Pascal. Der Staat als solcher, der wesentlich die Verkörperung der Macht ist, beruht auch gar nicht auf einer bestimmten Rechtsordnung; denn er ist älter als die Normen des Rechts, die sich erst innerhalb seiner Machtsphäre aus Sitte und Aberglauben entwickelt haben. Er selbst hat das stärkste Interesse daran, das, was Steinthal das ungerechte Recht nennt, zu beseitigen. Wo Gesetz und Rechte sich „wie eine ew'ge Krankheit" forterben, wo „Vernunft wird Unsinn, Wohlthat Plage", da werden die Grundlagen der Gesellschaft erschüttert, und sie kann nur wieder gesunden, wenn ein neues, ihrer fortgeschrittenen Entwicklung angemessenes Recht ihr als Heilmittel gegeben wird. Und so zeigt uns denn thatsächlich der Werdegang aller Völker eine fortdauernde Verschiebung der Rechtsverhältnisse und der Rechtsanschauungen. Das Recht verjüngt sich, wie Jhering es ausdrückt, „indem es mit seiner eigenen Vergangenheit aufräumt." „Die ganze Geschichte des sozialen Fortschritts", äußert John Stuart Mill, „war eine Reihe von Übergängen, durch welche eine Sitte oder Einrichtung nach der anderen, die ehemals für eine unentbehrliche Notwendigkeit des sozialen Daseins gehalten wurde, auf die Stufe einer von jedermann verurteilten Ungerechtigkeit und Tyrannei hinabsank."

Von dem Fahrrad, das als etwas gänzlich Neues in die Welt kam, läßt sich nun aber gar nicht behaupten, daß

es mit den bei seinem Auftreten bestehenden Gesetzen in Konflikt geraten ist; denn es gab noch gar keine Gesetze, die auf das Fahrrad zugeschnitten waren, weil man es eben bisher nicht gekannt hatte. Erst dadurch, daß man es, im Widerspruch zu seiner Natur, mit allen anderen Fuhrwerken in einen Topf warf, schuf man einen Konflikt. Hätte man es von vornherein in seinem eigentlichen Wesen gewürdigt und ihm gestattet, sich nach diesem seine Bahnen zu suchen, so wäre viel unnützer Streit, Erbitterung und Unfrieden vermieden worden.

Doch man begnügte sich nicht einmal mit der unpassenden Anwendung alter Gesetze auf eine neue Einrichtung, sondern man schuf einerseits auch noch neue zu überflüssiger Einschränkung der Bewegungsfreiheit des Rades; andrerseits gab man erst jetzt alten Gewohnheitsrechten zur Abwehr gegen den Eindringling die Kraft gesetzlicher Privilegien, indem man den Fehlgriff beging, den Radfahrern die Chausseebankette zu verbieten und sie den Fußgängern als Alleinbesitz zu überlassen. Erfreulicherweise sind jedoch die Behörden wenigstens bezüglich dieses letzten Punktes wie im Auslande schon länger, so nun auch in einigen Reichsgebieten, und zwar ganz neuerdings auch in der Provinz Brandenburg, bereits wieder von ihrem Irrtum zurückgekommen, so daß man von der Zeit vielleicht noch andere Zugeständnisse erhoffen darf.

Auf den Maueranschlägen, durch die in Graz eine Versammlung einberufen wurde, um gegen die Erhebung einer Radfahrersteuer zu protestieren, hieß es: „Radfahrer, wahret eure Rechte!" Hochenegg erzählt, daß ihm daraufhin der Einwurf gemacht worden sei: „Ja, Sie haben ja gar keine Rechte!" Diese Äußerung ist ungemein charakteristisch für die Auffassung weiter Kreise. Aber sie ist nur zutreffend,

sofern es sich um das geschriebene Recht handelt; das moralische Recht, das haben die Radfahrer jedenfalls, und sie haben auch das Gefühl ihres Rechts. Post nennt einmal die Rechte aller Völker der Erde „den vom Volksgeiste erzeugten Niederschlag des allgemeinen menschlichen Rechtsbewußtseins." Es ist interessant, neben diesen Satz der ethnologischen Jurisprudenz das Wort eines modernen Kulturhistorikers zu stellen. In einem Aufsatz über „Das Fahrrad als soziale Erscheinung", den W. H. Riehl noch in seinen letzten Lebensjahren in der Münchener Allg. Zeitung veröffentlichte, heißt es: „Die leidenschaftliche Begeisterung für das Recht des Fahrrades wurzelt in den Tiefen der Volksseele." Wenn das wahr ist — und es ist ganz gewiß wahr —, so haben wir allen Grund, zu vertrauen, daß auch das geschriebene Recht als Niederschlag unseres Volksbewußtseins dem Fahrrad über kurz oder lang den Platz anweisen wird, der ihm gebührt.

Betrachten wir nun die einzelnen Rechte, um deren Anerkennung die Radfahrer kämpfen, so erscheint das auf die Benutzung der Chausseebankette, und zwar ausnahmslos im ganzen Reich, als eins der wichtigsten. Eine gleichmäßige Regelung des Fahrradverkehrs durch Reichsgesetzgebung erscheint überhaupt bei der länderverbindenden Natur des Rades als eine Forderung der Vernunft und der Gerechtigkeit. Es ist ein demütigender Widerspruch zu der Idee reichsdeutscher Rechtseinheit, daß die jämmerliche Kleinstaaterei von ehedem in all' jenen bunten Sonderverordnungen für die radelnde Bevölkerung noch einmal ihre Auferstehung gefeiert hat. Da übrigens „Banquette" eine Erderhöhung bedeutet, die betreffenden Wegstreifen aber tiefer liegen als der chaussierte Straßenteil, so sind es in Wirklichkeit nicht einmal Bankette. Mit dem technischen

Ausdruck werden ſie Materialienbankette genannt, woraus hervorgeht, daß ſie urſprünglich gar nicht für Menſchen, ſondern zur Lagerung von Kies und Steinen beſtimmt waren. Es iſt aber Sitte geworden, daß die Fußgänger ſie für ſich benutzen, und aus der Sitte leiten ſie nun ihr alleiniges Recht daran ab. Noch einmal wiederholt ſich hier das Verhältnis, aus dem in der Urzeit das Recht überhaupt entſprang.

Als das Fahrrad kam, fand es die Welt ſchon vergeben: Kutſcher und Fußgänger hatten ſie zwiſchen ſich geteilt. Beide verteidigten neidiſch ihren Beſitz und hackten wütend auf den ſchmächtigen Fremdling los, der nur gerade genug davon verlangte, um durchzuſchlüpfen. Er verſuchte es zuerſt mit der Chauſſee: war ſie neu und trocken, ſo ließ ſich wohl darauf fortkommen, wenn es ihm gelang, ſich mit heiler Haut an den böswilligen Fuhrleuten vorüberzuſchlängeln, die das zierliche Ding mit ihren maſſiven Wagenkoloſſen ſpielend zermalmen konnten und eine beſtändige Gefahr bildeten. Aber die neuen und die trockenen Chauſſeen waren eine Ausnahme; denn auch die beſten wurden in kurzer Zeit von den ſchweren Fuhrwerken und den eiſenbeſchlagenen Hufen verdorben, und nach jedem Regen oder ſtarken Tau wurde ihre Kiesdecke durch die Wagenräder zu einem ſchlüpfrigen Brei zermahlen. Manche, die im Waldesſchatten lagen, trockneten faſt jahraus jahrein nicht. Die natürliche Folge war im günſtigſten Falle, daß die Radfahrer mit Staub oder mit Straßenkot bedeckt ihr Ziel erreichten und mehrere koſtbare Stunden opfern mußten, um Maſchine und Kleider zu ſäubern, im weniger günſtigen, daß ihre Reifen von den ſcharfen Steinen zerſchnitten oder die Räder auf andere Weiſe beſchädigt wurden, im ſchlimmſten, aber keineswegs ungewöhnlichen, daß ſie ſelbſt

zum Sturz kamen und Schaden an ihren Gliedern, ja an ihrem Leben nahmen; ganz abgesehen davon, daß das Rad im Kampfe mit so vielen Hindernissen seine Bestimmung nur sehr unvollkommen erfüllen kann. Und so kam die Gesamtheit der radfahrenden Leute zu dem folgerichtigen Schluß, daß die Chausseen in ihrem durchschnittlichen Zustande mit den eigentümlichen Bedürfnissen des Fahrrads unverträglich sind.

Nun wandten sie sich den Banketten zu, auf denen alle jene Übelstände fehlten. Diese waren freilich im Anfang zumeist noch weich oder mit Gras bewachsen; denn nur wenige Fußgänger wanderten weit aus dem Bereich der Städte hinaus, und es wurden ihrer immer weniger, je mehr die Wanderfrohen dem Radsport zufielen. Aber das Fahrrad walzte sich seine Bahn in kurzem hart und platt, und so hatte es jetzt, was seiner Natur entsprach. Es war in seinem eigenen Element, wie der Fisch im Wasser. Auf der Chaussee hätte es verlechzen müssen, und ganz auf sie angewiesen, wäre die Zahl seiner Anhänger niemals zu einer mächtigen Heerschar geworden. Da konnte auch das Recht nicht zweifelhaft sein; es ergab sich aus der Angemessenheit der Dinge. Wenn das Fahrrad überhaupt ein Recht in der Welt hat, so hat es auch ein Recht auf die Bankette, das sagte sich jeder Sachverständige. Es ist sein Naturrecht, vorausgesetzt, daß ihm nicht noch bessere, eigene Wege zur Verfügung stehen.

Allein die Fußgänger waren anderer Ansicht. Sie fühlten sich als die berechtigten Besitzer der Bankette, und teils aus Unkenntnis und Einsichtslosigkeit, teils aus irregeleitetem Rechtsbewußtsein, teils aus wirklicher Angst um ihr Leben und Verdruß über die Störung ihrer bisherigen Gemütlichkeit, teils aber auch aus kleinlichem Egoismus

wollten sie den Nebenbuhler auf ihrem Gebiete nicht dulden. Sie erhoben lautes Geschrei, die Presse machte sich bereitwillig zum Sprachrohr ihrer sittlichen Entrüstung, und so erlebten wir jenen Radfahrerkrieg, der mit einer schweren Niederlage für die fahrenden Leute endigte: die Behörden verwiesen sie auf die Chaussee zurück und verwandelten für die Fußgänger die Sitte der Bankettbenutzung in ein Privilegium.

Diese Entscheidung muß sowohl aus ethischen und rechtlichen wie auch aus Gründen der Staatsweisheit gemißbilligt werden. Zunächst besaßen die Fußgänger noch gar kein Recht auf Alleinbesitz der Bankette: es wurde erst durch das Urteil geschaffen. Doch was besonders schwer wiegt: die Entscheidung war eine Begünstigung der Minorität zum Nachteil der Majorität. Denn da den Fußgängern alle Wege in der Welt zu Gebote stehen, ist es thatsächlich nur eine kleine Zahl von ihnen, die sich der Bankette bedient; sie beträgt vielleicht nicht ein Viertel der Zahl des radfahrenden Volkes, das keinen anderen Weg hat als die Chausseen. Wären sie aber auch in der Mehrzahl gewesen, so war das neue Sonderrecht doch unnötig, da die Fußgänger keineswegs so gefährdet wurden, wie sie vorgaben, wenn sie nur aufmerkten; und zudem konnten sie sich ja andere Wege wählen, falls die Konkurrenz mit den Radlern ihnen nicht behagte. Die Verweisung der Radfahrer auf die Chaussee, auf der ihr Leben bedroht und bestenfalls ihre Sportausübung schwer beeinträchtigt wird, war ferner in hohem Grade inhuman. Sie war aber auch kurzsichtig; denn für den Schaden, den Fuhrwerke und ihre Insassen, also nach der behördlichen Klassifikation auch die Radfahrer, durch die schlechte Beschaffenheit der Straßen erleiden, sind die Gemeinden haftbar. Und endlich

war sie nicht einmal imstande, sich durchzusetzen, und konnte nur dazu dienen, die Achtung vor dem Gesetz zu untergraben. Wer wollte leugnen, daß die Autorität des Staates darunter leiden muß, wenn sie sich durch Vorschriften, zu deren Aufrechterhaltung ihr die Beamten fehlen, eine Blöße giebt? Werden doch die Bankette trotz aller polizeilichen Verbote noch immer, überall und von allen Radlern befahren, auch von den loyalsten unter ihnen, weil der gewöhnliche Zustand der Chausseen sie dazu zwingt. Sie üben eben ihr Notrecht aus. Lieber, als daß sie ihre Maschinen und ihre gesunden Gliedmaßen einer beständigen Gefahr aussetzen, begehen sie eine Gesetzübertretung, durch die niemand geschädigt wird, und bezahlen, wenn ein Gendarm sie erwischt, ein Strafmandat. Quixotische Heilige, die sich ein Gewissen daraus machen, ohne Sachverständnis erlassenen, innerlich unberechtigten Polizeivorschriften ein Schnippchen zu schlagen, giebt es eben in unserer Zeit nicht mehr. Es leuchtet wohl auch ein, daß es keine hohe staatsmännische Weisheit ist, die harmlose Menschen durch undurchführbare Gesetze zu Rechtsverächtern macht. Wenn die ungeheure Summe der Geldopfer, welche die Gemaßregelten schon bringen mußten, in Thalerstücken auf einen Tisch gezählt werden könnte, so müßte er von stärkstem Eichenholz sein, um nicht zusammenzubrechen; aber ließe die Fülle von Erbitterung und Geringschätzung, die das Bankettverbot gezeugt hat, sich in Gestalten verkörpern: seine Urheber würden erschrecken über ihre Drachensaat.

Doch wenn nun wirklich den Radfahrern die Bankette freigegeben werden, so ist damit die feindselige Gesinnung gewisser Fußgänger noch nicht überwunden. Man muß im Gegenteil darauf vorbereitet sein, daß das Verhältnis sich zunächst umkehren wird: sie werden jetzt ihrerseits glauben,

daß der Staat sie schutzlos läßt, und vielleicht lautere Klagen erheben als vorher. Da wir vom Standpunkt des allgemeinen Wohles ausgehen, können wir dieser besiegten Minderheit unser Mitleid nicht vorenthalten. Es wiederholt sich an ihnen im Kleinen, was Jhering von größeren Rechtskämpfen sagt: „Hier stehen sich zwei Parteien gegenüber, von denen jede die Heiligkeit des Rechts in ihrem Panier führt, die eine die des historischen Rechts, des Rechts der Vergangenheit, die andere die des ewig werdenden und sich verjüngenden Rechts, des ewigen Urrechts der Menschheit auf das Werden — ein Konfliktsfall der Rechtsidee mit sich selber, der in Bezug auf die Subjekte, die ihre ganze Kraft und ihr ganzes Sein für ihre Überzeugung eingesetzt haben und schließlich dem Gottesurteil der Geschichte erliegen, etwas wahrhaft Tragisches hat.“ Der Zwiespalt, in dem die Gesetzgeber sich befinden, die durch ihre Entscheidung notwendig das Recht der einen oder der anderen Seite verletzen müssen, ist recht wohl verständlich und macht es erklärlich, daß die Anerkennung des neuen Rechts sich nur zögernd vollzieht, zumal der Vorkämpfer des letzteren, der das alte schließlich doch nur durch die Übermacht eines stärkeren Rechts verdrängt, gewisse Züge mit dem erobernden Gewaltmenschen teilt. Doch dürfen wir uns dadurch an unserer guten Sache nicht irre machen lassen. Wir sind ja überzeugt, daß es wirklich das höhere Recht ist, um welches wir kämpfen, weil es dem allgemeinen Besten entspricht. Auf unseren Posten hat das aufsteigende Leben selbst uns gestellt, dem wir uns verschrieben haben; darum giebt es kein Zurück.

Allzu tragisch braucht man indessen die entrechteten Fußgänger nicht zu nehmen. Zunächst ist es einmal ganz gewiß, daß die heranwachsende Jugend, die teils selbst radelt, teils wenigstens von dem Geiste des modernen Verkehrs

ihre Erziehung empfängt, für die Sonderrechtsansprüche der engherzigen Radfahrerfeinde unserer Tage gar kein Verständnis bewahren wird. Die letzteren aber stehen insgesamt auf dem Aussterbeetat, und weil sie Verteidiger eines sterbenden Rechts gegen ein werdendes Recht sind, verdienen sie auch gar keine Berücksichtigung. Sie verkörpern den konservativen Geist in seinen dem Fortschritt widerstrebenden und darum antisozialen, menschheitsfeindlichen Konsequenzen. Sie pochen auf ihre unantastbaren Rechte, als ob es absolute Rechte überhaupt gäbe und nicht alles in beständigem Wandel, in ewigem Flusse begriffen wäre. Was ist überhaupt das Recht des Besitzes? Was ist unser eigen? Heute mögen wir uns Herren einer halben Welt dünken, morgen sind wir tot, und andere sind die Herren. Aller Besitz ist nur zeitweilig, geliehen; höchstens lebenslänglich, meist aber nicht einmal das. Denn die Werte ändern sich immerfort, die der Grundstücke, die der Kräfte. Schicksal und Gewalt sind Diebe und Räuber an unserem Eigentum; es schwindet unter unseren Händen, oder wir werden unfähig, es zu halten. Ein stetiger Enteignungsprozeß vollzieht sich durch die natürliche Entwicklung alles Daseins. Werden und Vergehen ist unser Los. „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit."

Es entspricht daher nur dem allgemeinen Gesetz des Lebens, wenn auch der Staat sich sein Notrecht gewahrt hat und es zum allgemeinen Besten durch Enteignung zum Ausdruck bringt. „Der Grundsatz der Unantastbarkeit des Eigentums heißt die Dahingabe der Gesellschaft an den Unverstand, Eigensinn und Trotz, an den schnödesten und frevelhaftesten Egoismus des Einzelnen", sagt Jhering. Darum ist die Enteignung der die Bankette benutzenden Fußgänger im Interesse des numerisch viel beträchtlicheren Radfahrer-

verkehrs rechtlich durchaus zuläſſig. Sie iſt es um ſo mehr, da es ſich dabei nicht einmal um wirkliches Eigentum, ſondern nur um ein gewohnheitsmäßiges Nutzungsrecht handelt. Zudem kann dabei von einer völligen Enteignung nicht einmal die Rede ſein, ſondern nur von einer Teilung des Beſitzes. Die Fußgänger ſollen nicht von ihrem Gebiet vertrieben, ſie ſollen nur gehalten werden, den ſpätgeborenen Bruder friedlich neben ſich zu dulden.

Aber auf eine neue Teilung der Welt läuft der Kampf des Fahrrads um ſein Recht allerdings hinaus. Mit den Broſamen, die unter den Tiſch fallen, will und kann es ſich nicht begnügen, ſondern es muß fordern, neben allen anderen modernen Verkehrsmitteln als gleichberechtigter Mitbewerber anerkannt zu werden. Es verlangt den Platz, der ihm gebührt, und es verlangt auch Opfer, wenn es ohne dieſe nicht abgeht; es muß und darf ſie verlangen, nachdem ſeine Bedeutung ſich mit elementarer Macht entwickelt und weit über individuelle Intereſſen erhoben hat. Dient es der Allgemeinheit, ſo erkenne dieſe den Grundſatz der Gegenſeitigkeit an und verſage auch ihm ihre Dienſte nicht.

Unſere Beweisführung unterliegt jedoch einer Einſchränkung. Da die Benutzung der Chauſſeen für die Radfahrer ſchwere Gefahren mit ſich bringt, ſo hat der Staat allerdings die Pflicht, ihnen die vorhandenen beſſeren Wege zu geſtatten. Daraus aber leitet ſich ein Recht auf Befahren der Fußgängerwege nur ſolange her, als es für den Fahrradverkehr keine eigenen Wege zu denſelben Zielen giebt. Wir brauchen alſo die gemeinſame Benutzung der Bankette durch Fußgänger und Radfahrer nur als einen vorläufigen und zeitweiligen Notbehelf zu betrachten. Wo und ſobald eigene Radfahrerwege geſchaffen werden, mögen die

Fußgänger immerhin wieder in den Alleinbeſitz der Bankette zurücktreten und deren Benutzung durch die Radfahrer, weil ſie alsdann unnötig iſt, auch wiederum ſtrafbar werden. Da die Kutſcher ſich auf den Chauſſeen und die Fußgänger auf den Banketten durch die Radler beläſtigt fühlen, muß es für ſie ebenſo wünſchenswert ſein, daß die Radfahrer auf eigene Wege verwieſen werden, wie für die Radfahrer ſelbſt, für welche die gemeinſame Benutzung eines guten Weges mit Fußgängern auch im beſten Falle noch ein Hindernis ihrer freien Bewegung bildet. Demnach liegt die Anlegung von Radfahrerwegen im Intereſſe aller Parteien, alſo wirklich der Geſamtheit ohne Ausnahme, und würde dem allgemeinen Wohl im höchſten Maße dienen. Es iſt nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit, ſondern der allgemeinen Sicherheit: Unglücksfälle müſſen ſich um ſo mehr verringern, je mehr die verſchiedenen Verkehrsmittel iſoliert werden. Eine neue Aufgabe iſt mithin dem Gemeinweſen geſtellt, der es ſich auf die Dauer nicht wird entziehen können. Die Straßenbaupolizei muß der Entwicklung des Radſports folgen, hinter der ſie noch weit zurückſteht. Im Prinzip iſt die Sache ja auch thatſächlich längſt entſchieden, da wir überall beſondere Reitwege haben, obwohl die Zahl der Reiter niemals ſo groß war wie heutzutage die der Radfahrer. Wir fordern aber zum Beſten der geſamten Bevölkerung, daß Radfahrerwege überall gleichmäßig im ganzen Reiche angelegt werden, und berufen uns auf Art. 4, 8 der Reichsverfaſſung, nach welchem „die Herſtellung von Land- und Waſſerſtraßen im Intereſſe der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs“ der Beaufſichtigung ſeitens des Reichs und der Geſetzgebung desſelben unterliegt. Für Wagen und Fußgänger müſſen die Radfahrerwege dann aber auch mit Rückſicht auf die

Sicherheit aller Beteiligten ſtreng verboten werden, ebenſo wie dies bei den Eiſenbahnen der Fall iſt. Da, wo heutzutage bereits eigene Radlerwege beſtehen, iſt es unausgeſetzt zu beobachten, daß dieſer billige Grundſatz in der nichtradelnden Welt noch kein Verſtändnis gefunden hat.

Einige andere Vorſchriften für den Fahrradverkehr, die von den verſchiedenen Landesregierungen zum Schutze der Fußgänger und der allgemeinen Ordnung aufrecht erhalten werden, können wir kürzer behandeln, da ſie keine Lebensfragen ſind. Daß die Radfahrer ſich wie Kutſcher und Fuhrleute rechts zu halten, nach rechts auszubiegen und links zu überholen haben, iſt am ſegensreichſten für ſie ſelbſt, und es wäre nur zu wünſchen, daß die übrigen Fuhrwerke dieſe Regel ebenſo ſtreng beobachteten, wie es ſeitens der Radler geſchieht. Das Wichtige iſt dabei natürlich nicht gerade dieſe Richtung, ſondern daß überhaupt eine Richtung verbindliche Vorſchrift iſt. In England und Öſterreich, wo man links ausweicht, wird derſelbe Zweck erreicht. — Mit Recht wird überall eine Bremsvorrichtung gefordert, ebenſo zur Warnung ein rechtzeitiges Klingelſignal. Nur dürfen die Fußgänger nicht verlangen, daß der Radfahrer ihnen mit ſeiner Glocke einen Ohrenſchmaus bereitet, wenn ihre Augen ihm erſichtlich zugewendet ſind; im Gegenteil, es ſoll ſo wenig wie möglich geklingelt werden, und alles überflüſſige Klingeln iſt verwerflich. Ganz und gar abzulehnen iſt Ortloffs Forderung, daß die Radfahrer außer der Signalglocke noch wie Schlittenpferde unabläſſig bimmelnde Schellen an ihren Maſchinen führen. Für nervöſe Perſonen würde der Radſport, den ſie doch gerade zur Nervenſtärkung treiben, dadurch unerträglich werden, und zudem müßte der beſtändige Lärm die Aufmerkſamkeit des Publikums vielmehr abſtumpfen und einſchläfern, als wecken.

— Durchaus zu billigen ist die Verordnung, daß das Fahrrad, wenn es während der Dunkelstunden zum Fahren benutzt wird, mittelst einer Laterne beleuchtet sei. Aber das Wesentliche an dieser Vorschrift ist die Beleuchtung und nicht die Laterne. Wenn also ein Radfahrer, der seine Laterne daheimgelassen oder Schiffbruch mit ihr gelitten hat, sich ausnahmsweise zur Beleuchtung eines Lampions bedient, so erfüllt er den Geist des Gesetzes, und die Richter, die ihn trotzdem nach dem Buchstaben verurteilen, mögen überzeugt sein, daß das gesunde Rechtsgefühl des Volkes für ihre Haltung kein Verständnis besitzt. Ebenso unverständlich ist es, wenn ein Radfahrer straffällig befunden wird, obwohl er, um nicht gegen das Gesetz zu verstoßen, seine unbeleuchtete Maschine an der Hand geführt hat. Solche Urteile können nur zur Folge haben, daß laternenlose Radfahrer sich im Dunkeln auf die Schnelligkeit ihres Rades verlassen und erst dadurch gefährlich werden. — Polizeilich ausgefertigte Radfahrer-Karten sind zur Legitimation sehr nützlich und stellen keine Belästigung dar. Eine solche kann auch nicht in Nummernplatten erblickt werden; doch sind diese zwecklos. Das Ansinnen dagegen, an den Maschinen, und wohl gar vorn und hinten, Metallschilder zu führen, auf denen Name und Stand des Radfahrers deutlich lesbar sind, ist so indiskreter Natur und verstößt so sehr gegen den Geist unseres demokratischen Zeitalters, der alle äußeren Standesmerkmale der Zivilpersonen aus der Öffentlichkeit verbannt hat, daß man es als völlig unstatthaft zurückweisen muß.

Von großer Wichtigkeit ist die Frage der Radfahrer-Steuer. Eine solche wird in Frankreich erhoben, wo sie unlängst von 10 auf 6 Francs jährlich herabgesetzt wurde; ferner in Mexiko, wo sie etwa 50 Mark jährlich beträgt;

desgleichen auch in einigen deutschen Gebieten, z. B. in Rudolstadt und im Großherzogtum Hessen, wo nur Gewerbetreibende und Lohnarbeiter mit Einkommen unter 1500 Mark, sofern sie das Rad zur Erreichung ihrer Arbeitsstätte benutzen, davon befreit sind. Ihre Verteidiger wissen mancherlei Gründe dafür vorzubringen, die zum Teil weit hergeholt sind. Der ehrlichste ist wohl das Zugeständnis, das, nachdem alle anderen Steuerquellen erschöpft sind, in dem Fahrrad ein neues, höchst willkommenes, reichsten Ertrag verheißendes Beuteobjekt erblickt. Dabei kümmert man sich wenig darum, ob der für Minderbemittelte ohnehin noch immer allzu kostspielige Sport nicht gerade aufzehrt, was der Durchschnitt dafür zu erübrigen vermag. Wenn jene 1400 Radfahrer, die ihre Maschinen im Münchener Leihhaus versetzt haben, durch wirkliche Not dazu veranlaßt worden sind, so sollte dieser Umstand den Steuerhungrigen doch zu denken geben. (Es wäre freilich auch möglich, daß die Betreffenden das Leihhaus nur als bequeme Winter-Pension für ihre Maschinen betrachten oder sich alter Räder durch Versetzung entledigt haben, um an ihrer Stelle neue anzuschaffen.)

Ortloff führt zur Begründung einer Radfahrersteuer an, daß der Eisenbahnfiskus Anspruch auf Vergütung dessen habe, was ihm durch das Radfahren entgeht. Dagegen ist einzuwenden, daß der Eisenbahnfiskus nur Anspruch auf Vergütung seiner Leistungen hat, selbst wenn das Fahrrad ihm Abbruch thäte. Dies ist aber kaum in bedeutendem Umfange der Fall, da viel weniger das Eisenbahnfahren als das Fußwandern durch das Radfahren vermindert und das Fahrrad hauptsächlich zur Erreichung von Orten benutzt wird, zu denen keine Eisenbahn führt. Zudem besorgt doch die Eisenbahn den Transport der Räder aus den

Fabriken zu den Händlern, und sie befördert viele Räder als Passagiergepäck. Es ist also gar nicht anzunehmen, und man hat auch noch nicht vernommen, daß die Einkünfte des Eisenbahnfiskus durch den Radsport wesentlich gelitten hätten.

Hauptsächlich jedoch beruft Ortloff sich auf das Vergeltungsrecht. Der Radfahrer soll danach mit Steuern für die durch ihn geschaffene Verkehrsunsicherheit büßen, also Auge um Auge, Zahn um Zahn. Es bedarf aber keines großen Feingefühls, um zu erkennen, daß die Behörden einen ethisch verwerflichen Standpunkt einnehmen würden, wenn sie so kalkulierten. Ist das Radfahren gemeingefährlich, so hat die Polizei die Pflicht, es zu verbieten; einen Freibrief auf Gefährdung des Publikums gegen Bezahlung ausstellen, worauf die Radfahrersteuer als Entschädigung hinausläuft, darf sie unter keinen Umständen.

Besser begründen könnte man das Recht der Radfahrersteuer, wenn man die daraus hervorgehenden Einnahmen als Mittel betrachtete, eine etwa vorhandene Gemeingefährlichkeit zu mindern. Dies könnte erstlich durch Vermehrung der Aufsichtsorgane, zweitens durch Trennung des Radfahrverkehrs von dem übrigen, also durch Schaffung besonderer Radfahrerwege geschehen. Gegen den ersten Punkt läßt sich aber einwenden, daß der Ertrag ihrer Strafmandate für viele Ortschaften mehr als hinreichend ist, um ihre Polizeimannschaft zu verstärken; es giebt ländliche Gemeindeverwaltungen, die den listig angelegten „Radfahrerfallen“ eine unerhörte Blüte verdanken; ihre neuerdings aufschießenden prachtvollen Rathäuser lassen keinen anderen Schluß zu. Was aber die Radfahrerwege betrifft, so haben wir schon gesehen, daß ihre Anlegung der Gesamtheit zu gute kommen würde; folglich hätte auch die Gesamtheit die Kosten auf-

zubringen. Nur wenn die erforderlichen Wegebauten das Budget der Gemeinden übermäßig belaſteten, würde eine Steuererhöhung berechtigt ſein, an der auch die Radfahrer teilzunehmen hätten, aber nicht als Radfahrer, ſondern als Staatsbürger, und nur in gleichem Verhältnis wie jeder andere Staatsbürger.

Am wenigſten läßt ſich indeſſen eine Luxusſteuer auf das Fahrrad verteidigen, wenn es wirklich, wie wir zu beweiſen verſucht haben, im Dienſte des allgemeinen Wohles und ſpeziell der Volksgeſundheit ſteht. Auch Ortloff will die Radfahrerſteuer als Luxusſteuer betrachtet wiſſen und vergleicht ſie von dieſem Geſichtspunkt mit der Hundeſteuer. Sie ſoll aber in ſeinem Sinne hauptſächlich eine Repreſſivmaßregel ſein. Das letztere iſt ja die Hundeſteuer auch, und zwar eine berechtigte; denn ohne ſie würde die überhandnehmende Hundebevölkerung zu einer Landplage werden und den letzten Reſt von Ruhe, der für die geiſtige Arbeit in unſerem unruhigen Zeitalter noch übriggeblieben iſt, durch ihr Gebell vernichten. Daß das Fahrrad unterdrückt und an der Ausbreitung verhindert werden müſſe, iſt aber nur die blinde Parteimeinung ſeiner Feinde, die den unſchätzbaren hygieniſchen Wert des Radſports nicht zu würdigen vermögen oder nicht würdigen wollen. Eine Fahrrad-Steuer wäre weſensverwandt mit der in einer Periode der Unwiſſenheit von etlichen Staaten erhobenen Fenſter-Steuer. Dieſe veranlaßte, daß die Leute ihre Häuſer mit weniger Fenſtern ausſtatteten, als zum Einlaß von Luft und Licht, alſo zur Erhaltung der Geſundheit, notwendig waren. Sie trug mithin dazu bei, die Menſchen elend und krank zu machen, und aus dieſem Grunde war ſie ein Mittel zur Verſchlechterung der Raſſe, eine menſchenfeindliche und geradezu verbrecheriſche Steuerauf-

lage. So ist auch jede andere Steuer verwerflich, welche die Menschen verführt, sich einer rationellen Körperpflege zu enthalten, also jede Steuer auf Hilfsmittel der Körperpflege. Wer ein Herz für das Wohl des Volkes hat und die Pflicht des Staates anerkennt, die Gesundheit seiner Bürger zu schützen, muß darum die Radfahrer-Steuer verurteilen.

Wie weit die Gesetzgebung noch davon entfernt ist, das Wesen und die Bedürfnisse des Fahrrads zu begreifen und ihm sein natürliches Recht zuzugestehen, beweist uns schließlich die Befugnis der Polizeibehörden, das Befahren von Wegen, Straßen, Brücken, Plätzen, ja von ganzen Städten für Radfahrer nach eigenem Ermessen zu verbieten. Das Absperrungsrecht ist hierdurch den allerverschiedensten Persönlichkeiten und Leuten von den verschiedensten Bildungsgraden bis hinunter zum Ortsvorsteher einer kleinen Landgemeinde zugestanden. Und zwar besteht es nicht nur in dem Recht, zu verbieten, sondern auch in dem Recht, zu befehlen; denn an verbotenen Stellen, die der Radfahrer notwendig passieren muß, begegnet ihm an den Tafeln das positive Kommando: „Radfahrer absitzen! Maschinen an der Hand führen!" Wir erleben hier also einen patriarchalischen Eingriff der Behörden in die Freiheit des Individuums, wie er auf allen übrigen Gebieten des bürgerlichen Lebens schon längst unerhört ist.

Daß die Behörden nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht haben, einzelne Engpässe für Fuhrwerke abzusperren, wenn deren Durchfahren die Sicherheit der Passanten wirklich gefährdet, werden wir bedingungslos einräumen. So war der Wagenverkehr im alten Rom auf den engen Straßen innerhalb der zehn Tagesstunden von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang verboten, und wo es noch heute

der Fall ist, wird kein Radfahrer beanspruchen, vor den mit Pferden bespannten Fuhrwerken bevorzugt zu werden. Wo aber Wagen, wenn auch nur im Schritt, passieren dürfen, da beansprucht der Radfahrer für sich dasselbe Recht; denn ein im Schritt gefahrenes Fahrrad ist hundertmal ungefährlicher als ein im Schritt gefahrener Wagen, weil es so schmal ist, daß es überall durchschlüpfen kann, und so leicht, daß es bei langsamer Bewegung niemand zu schaden vermag, und beim Schrittfahren so gefügig, daß es sich im Augenblick zum Stillstand bringen läßt. Ein Wagen dagegen nimmt fast die ganze Breite einer schmalen Straße ein; er ist sowohl durch seinen Umfang wie durch seine Schwere eine Gefahr, wenn er sich durch eine zusammengedrängte Volksmasse den Weg bahnt. Hierzu kommt noch die Gefahr durch die Pferde, die scheu werden und das schrecklichste Unglück anrichten können, ehe man sich's versieht. Wo also die Kutscher nicht vom Bock zu steigen und ihre Pferde am Zaum zu führen brauchen, da giebt es auch keinen Grund, warum der Radfahrer absitzen sollte. Im Gegenteil, es treten viel eher Verkehrsstockungen ein, wenn der Radfahrer auf belebten Wegen gezwungen ist, seine Maschine an der Hand zu führen. Es giebt allerdings einige Ausnahmen von unserer Regel, d. h. es giebt Straßen, in denen das Wagengewimmel so groß ist, daß es für den Radfahrer *selbst* eine Gefahr bildet. Und da nicht alle Radler erfahren genug sind, um sie zu vermeiden, so verdient ein behördliches Verbot in diesem Falle sogar ihren Dank. Hierher gehören einige Straßen Berlins. Und wo jäh abfallende Bergwege in belebte Verkehrsadern einmünden, ist das Absteigekommando beiden Teilen, den Radfahrern wie den Fußgängern, heilsam. Im allgemeinen aber, und besonders außerhalb der Städte, ist das Ab-

sitzen völlig überflüssig, und das Schrittfahren genügt. An tausend und abertausend Punkten also, wo die Radfahrer jetzt, oft auf ganze Kilometer und drei- bis viermal in der Stunde, genötigt sind, abzusteigen, mit ihrem leichten Schuhwerk über holpriges Pflaster und durch den Kot der Straße zu marschieren und sich durch das schwerfällige Führen der Maschine auf ihrer Tour zu versäumen, stellt das Absitzkommando eine innerlich unberechtigte Verkehrsbeschränkung dar, die berechtigte Erbitterung wecken muß.

Wenn wir nun nach den Ursachen forschen, die solchen Verordnungen zu Grunde liegen, so dürfen wir zur Ehre der Beamten annehmen, daß ihnen in allererster Linie die Rücksicht auf das Wohl der Fußgänger maßgeblich ist. Sie halten diese für den schwächeren, an Leib und Leben gefährdeten Teil und sind erst durch deren erbarmungswürdiges Gezeter zu ihren Schutzmaßregeln veranlaßt worden. Aber daß sie die Verleumdungen dieser ergrimmten Feinde des Radsports aufs Wort glauben, ist gerade das Beklagenswerte. Nähmen sie ein wenig psychologischen Scharfblick zu Hilfe, so würden sie erkennen, daß die lautesten Schreier verärgerte, mißgünstige, kleinlich herrschsüchtige Tröpfe sind. Warum versuchen sie nicht, einen Blick hinter die Coulissen zu werfen, wo das lächerliche und verächtliche Schauspiel egoistischer Philister sich bietet, die für den alten Schlendrian einen reaktionären Krieg gegen die neue Zeit führen? Das wäre so unendlich leicht, wenn sie, ehe sie den Fahrradverkehr in Fesseln legen, sich zuvor einmal selbst aufs Rad schwingen und einen Sommer in der Welt herumradeln wollten. Erst dann und nur dann würden sie erkennen, was gut und böse ist; dann allein würden ihnen die Augen aufgehen über das Wesen des Fahrrads, über seine Bedürfnisse und die aus ihm hervorgehenden Rechtsansprüche; erst

dann würden sie die Unbilligkeit des nichtradelnden Publikums begreifen, das noch immer glaubt, den Radfahrern gehörten alle Pflichten, ihm selbst aber alle Rechte. Dies also ist der Hauptpunkt unserer Beschwerden, daß Wegeverbote und Absitzkommandos zum größten Teil von Nichtradfahrern, das heißt: daß sie ohne Sachverständnis vom grünen Tische erlassen sind. Überall, wo die Macht eingreift in ein Lebensgebiet, das ihr fremd ist, wird sie nicht aufbauen, sondern zerstören. Das verspürt auch der Radsport, der durch falsche Behandlung seitens der Polizei in seiner Entwicklung gehemmt wird, und er fordert unparteiische Gerechtigkeit, die ohne Sachkenntnis nicht möglich ist.

Der Übereifer, mit dem viele Beamte die ihnen von den Regierungen verliehene Befugnis zur Anwendung bringen, legt aber auch einen der wundesten Punkte des Verwaltungssystems der betreffenden Länder bloß. Seit langen Jahren haben die Sachverständigen in gemeinsamen Eingaben an die den Wege-Polizei-Ämtern vorgesetzten Behörden um Beseitigung unzweckmäßiger und bedrückender Verordnungen petitioniert und in der Presse dagegen protestiert; trotz alledem aber ist den untergeordneten Organen ihr Recht, den Fahrradverkehr nach ihrem persönlichen Gutdünken einzuschränken, verblieben, und die von ihnen erlassenen Verbote bestehen weiter in ungeschwächter Kraft. Der Wille dieser Herren herrscht also nicht nur über die radfahrende Bevölkerung, sondern er ist auch allein maßgeblich für ihre Oberen. Das ist ein Zustand, der stark an den Ausspruch Montesquieus erinnert: „Da muß die Autorität des geringsten Beamten absolut sein.“ Es ist aber nicht die konstitutionelle, sondern die despotische Regierungsform, von der Montesquieu dies sagt. Wer die menschliche Natur kennt, weiß auch, wie wenig sichergestellt die bürgerliche Freiheit ist, wo

untergeordnete kleine Behörden eine unverhältnismäßige Macht ausüben. Der Weisen, die Maß zu halten wissen, giebt es überall wenige in der Welt; den Durchschnittsmenschen verleitet das Herrschergelüst allzuhäufig zum Mißbrauch seiner Gewalt, und der Wille zur Macht, den Nietzsche als den Fundamentalinstinkt unseres Geschlechts betrachtet, wird zum Machtrausch. Man braucht nur an unsere afrikanischen Kolonien zu denken, wo der verführerische Reiz des Herrentums Schwächlinge, die sich selbst nicht beherrschen konnten, in abschreckende Tyrannen verwandelte. Das hat man euphemistisch Tropenkoller genannt; aber es ist ein allzumenschlicher Vorgang, der auch in der gemäßigten Zone gedeiht, wo die Bedingungen günstig sind. Da wird dann fühlbar, was Shakespeare in Hamlets großem Monolog „des Mächt'gen Druck, den Übermut der Ämter" nennt, die ihm so unerträglich schienen, daß er meinte, ein ewiger Todesschlaf sei besser.

Und wirklich, wenn man einzelne gegen den Fahrradverkehr gerichtete Maßnahmen betrachtet, die dem Sachverständigen als vollkommen unnötig erscheinen und demnach den Charakter der Willkür tragen, so kann man sich unmöglich des Gedankens erwehren, daß sie einer krankhaften Ausartung des Machtbewußtseins entsprungen sind. Ein Beispiel für viele: Mir steht eine Brücke vor Augen, die über einen breiten Strom führt. Als einzige Verbindung der beiden Ufer auf Meilen ist sie jahrelang von vielen tausend Radlern befahren worden, und ich selbst habe sie auf meinem Rade wohl hundertmal passiert. Oft fand ich sie völlig menschenleer, niemals war großes Gedränge auf ihr, und so hat man in all' der langen Zeit auch niemals von dem geringsten Radfahrerunfalle vernommen, der sich auf ihr ereignet hätte. Urplötzlich aber, von niemand ge-

ahnt noch je für möglich gehalten, werden Tafeln an beiden Seiten errichtet, die den Radfahrern befehlen, abzusitzen und ihre Maschinen an der Hand hinüberzuführen. Warum mußte das geschehen? Wie ist es erklärlich? Giebt es eine andere Auslegung, als das autokratische Gelüst eines mit übergroßer Macht ausgestatteten Beamten?

Welche psychologische Wirkung erwartet nun die Behörde von einem solchen Verbot, das als Tyrannei erscheint, weil kein vernünftiger Grund dafür ersichtlich ist? Etwa demütige Ehrfurcht vor der höheren Vernunft des Gesetzgebers? Da würde sie sich bitter täuschen. Mich hat es im Innersten empört, weil es mein Rechtsgefühl beleidigt, und ich weiß, daß Tausende das Unrecht so tief empfinden wie ich selbst, und um so tiefer, je höher das Ideal der Gerechtigkeit ist, das in ihrer Seele lebt. Der Staat sollte daraus die Folgerung ziehen, daß er übel beraten ist, wenn er Beamte, für deren Diskretion er keine Garantie besitzt, mit diskretionärer Gewalt ausstattet; denn sie schaden seinem Ansehen und schaffen ihm Feinde. Aus etlichen der bestehenden polizeilichen Radfahrerreglements in den verschiedenen Ländern ist deutlich zu ersehen, daß die typischen Organe des Polizeistaats und die Bureaukratie das neue Verkehrsmittel als ein neues Werkzeug betrachten, das Volk unter Vormundschaft zu stellen; aber sie haben sich verrechnet, wenn sie glaubten, daß mündige Kinder des Zeitalters, das den Grundsatz „Gleiches Recht für alle!" zu seiner Devise gemacht hat, den Versuch ihrer Entmündigung geduldig ertragen würden. Jetzt, da der Rechenfehler zu Tage tritt, jammern ihre Parteigenossen wie Ortloff über den „sozialistischen, ja geradezu revolutionären" Geist im Radfahrertum. Sozialistisch? Warum nicht? Heutzutage giebt es sehr wenige gerecht empfindende Menschen, die nicht mehr oder

minder Sozialiſten ſind. Und revolutionär? Aber ganz gewiß! Alles Neue, das ſein Recht im Kampf ums Daſein gegen die Selbſtſucht des Alten durchſetzen muß, iſt revolutionär; das Recht ſelbſt iſt revolutionär, wenn es ſich verjüngt. Wehe dem Volke, deſſen Rechtsgefühl aufgehört hat, zu wachſen und ſich zu entwickeln und verwelkte Formen abzuſtoßen: es iſt dem Tode geweiht. Und in unſerem Falle urteilt dieſes Rechtsgefühl, daß ein Geſetz der Verbeſſerung dringend bedarf, welches den ſubjektiven Willensregungen und der beſchränkten Einſicht eines einzelnen Beamten geſtattet, gebieteriſch in die Bewegungsfreiheit vieler Tauſende einzugreifen, deren Straße durch ſeine Machtſphäre führt.

Aber auch noch ein drittes Motiv kann unter Umſtänden für die Wegeverbote ſeitens kleiner Behörden maßgeblich werden. Ob es thatſächlich jemals mitgeſpielt hat, dürfte freilich ſchwer zu beweiſen ſein; aber da die Menſchen nun einmal fehlbare Geſchöpfe ſind, wird man nicht leugnen können, daß es pſychologiſch durchaus im Bereiche der Möglichkeit liegt, und das iſt ein weiterer Beweis, wie wenig die Ausſtattung einzelner Beamten mit willkürlichen Machtbefugniſſen dem allgemeinen Intereſſe entſpricht. Wenn die Polizeiverwaltung eines armen Bezirks durch Strafmandate den Gemeindeſäckel bereichern kann, ſo muß die Verſuchung aus lokalpatriotiſchen Gründen überaus ſtark ſein, die durchradelnden Fremden durch zweckbewußte Veranſtaltungen zur Geſetzübertretung zu verführen, um auf dieſe Weiſe das auswärtige Geld in die heimiſche Ortskaſſe zu leiten. In Radfahrerkreiſen iſt es ein allgemein verbreiteter Glaube, daß viele Verbote, weil ſie thatſächlich keinen anderen erſichtlichen Grund haben, nur erlaſſen ſind, damit ſie übertreten werden, zumal auch die Warnungstafeln häufig den Eindruck machen, als ob man ſie abſichtlich verſteckt hätte.

Und wenn man dazu beobachtet, wie die Gendarmen hinter Bäumen verborgen im Hinterhalt liegen und auf den Fang lauern, so kann man die Bezeichnung der Radfahrerfallen für solche Vorkehrungen auch wirklich nicht unzutreffend finden. Es ist ja nicht ausgeschlossen, daß die Wegepolizeibehörden in allen diesen Fällen im guten Glauben handeln, und daß die unzweckmäßige Aufstellung der Warnungstafeln nur der Fahrlässigkeit zur Last fällt. Es verdiente aber doch die gewissenhafteste Untersuchung seitens der vorgesetzten Amtsstellen, ob nicht zuweilen unlautere Motive den Wegeverboten zu Grunde liegen. Denn wo es der Fall wäre, hätten wir unter dem Mantel des Gesetzes eine moderne Art von Wegelagerern und Buschkleppern, die statt der unschuldig ins Garn gelockten Radfahrer selbst unter Anklage gestellt werden müßten.

Indessen, mögen alle diese Schutzmaßregeln gegen den Radsport auch den wohlwollendsten Beweggründen entspringen, sie sind ein Kleid, das ihm zu eng ist. Wäre er nicht so sehr verlockend und praktisch notwendig, so würde die polizeiliche Drangsalierung ihn schon längst ganz allgemein unterdrückt haben. Teilweise wenigstens hat sie diesen Erfolg beständig. Es handelt sich immer darum, was stärker ist, der Reiz oder die Empfindlichkeit des Unabhängigkeitsgefühls. Bei denen, die das Radeln wieder aufgeben, ist vielfach der einzige Grund der, daß sie es satt sind, in allen Bewegungen der Polizeiaufsicht zu unterstehen. Denn das beleidigt ihre persönliche Würde, und lieber entbehren sie eine Freude ganz, als sie durch polizeiliche Bevormundung zu erkaufen. Andere aber werden in die Kampfstellung hineingetrieben, weil sie wissen, daß es eine gute Sache ist, die durch zweckwidrige Übergesetzgebung leidet, und daß sie im Rechte des Fahrrads zugleich viel höhere Rechte ver-

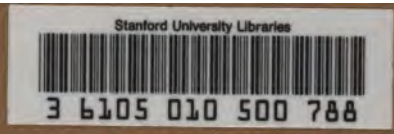
teidigen. Der Radsport proteſtiert gegen die Zwangsjacke, in die man ihn, als ob er ein Tobſüchtiger wäre, geſteckt hat, und verlangt, daß man ſachverſtändige Ärzte hinzuziehe, die für ſeine Ungefährlichkeit und Harmloſigkeit Zeugnis ablegen. Nur in der Freiheit kann er dem allgemeinen Wohle wahrhaft das werden, wozu er durch ſeine Natur berufen iſt: ein Freund und Gehilfe im Lebenskampf, ein Quell der Kraft und Geſundheit des Volkes an Leib und Seele.

Ob aber die Vernunft ſchließlich ſiegen wird, auf der die Rechtsanſprüche des Fahrrads beruhen? Nur dann, wenn ihre Vorkämpfer einmal die Übermacht erlangen. Denn ſo optimiſtiſch darf man nicht ſein, zu glauben, daß ſie durch ihre eigene Würde ſiegen müßte; das iſt nie und nimmer in der Weltgeſchichte ſo geweſen und wird auch niemals ſo ſein. Der Stärkere wird den Sieg behaupten bis ans Ende der Welt, und wenn die Unvernunft in der Majorität bleibt, dann kommt das Zeitalter der Vernunft nimmermehr. In der gegenwärtigen Generation überwiegt ſicherlich noch der Einfluß aller jener Verteidiger rückſtändiger Privilegien, die dem Geiſt des Fortſchritts kein noch ſo kleines Opfer bringen wollen und nicht einmal begreifen, daß in ihm das Geburtsrecht der kommenden Zeit ſich geltend macht. Sie nehmen noch die bevorzugteſten Plätze ein und behandeln die radfahrenden Leute wie eine Pariakaſte. Da können dem Radfahrer in bitteren Stunden wohl die Worte des Koheleth einfallen: „Ich wandte mich, und ſahe alle, die Unrecht leiden unter der Sonne, und ſiehe, da waren Thränen derer, ſo Unrecht litten, und hatten keinen Tröſter; und die ihnen Unrecht thaten, waren zu mächtig.“ Aber wenn er ſich dann erinnert, wie innig das Recht des Fahrrads mit dem wahren Intereſſe der Menſchheit verknüpft

iſt, ſo lächelt er über ſeinen Kleinmut. Denn er weiß ganz gewiß, daß die neue Generation ſchon heranwächſt, die dereinſt in der Übermacht ſein und wie auf mittelalterlichen Aberglauben auf die kurze Epiſode in der Geſchichte des Radſports zurückblicken wird, in welcher das Vorurteil und der Egoismus einer abſterbenden Welt ihm die Wege verbot.

Wenn aber die Radfahrer ihre Rechte verteidigen, möge niemand ihnen vorwerfen, daß ſie ihre Pflichten darüber vergeſſen hätten. Wo kein fremdes Recht anerkannt wird, das Verpflichtung auferlegt, ſondern nur eigenes, iſt es kein Recht, ſondern Gewalt. Das wahre Recht ſchließt die Pflicht ein, weil eigenes Recht nur entſteht durch Abgrenzung gegen fremdes, alſo durch deſſen Anerkennung. Teilung der Rechte zwiſchen Radfahrern und Fußgängern im Geiſte der Billigkeit, und wechſelſeitige Verpflichtung, das iſt das Ziel und der Weg zum Frieden.

Druck von H. Klöppel, Gernrode (Harz).



STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
CECIL H. GREEN LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-1493

All books may be recalled after 7 days

DATE DUE